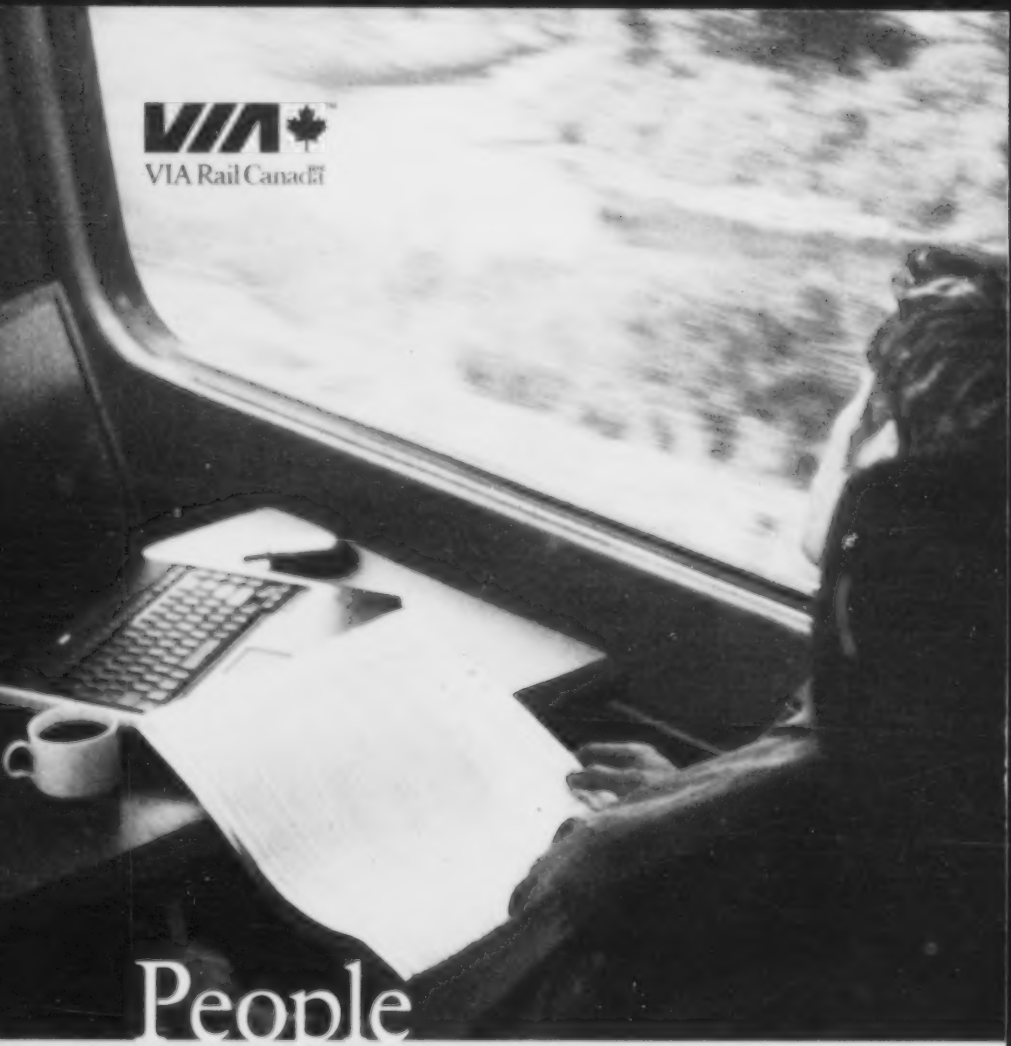


People Moving People

Annual Report 2004

TABLE OF CONTENTS

Corporate Overview	02
Message from the Board of Directors	06
Message from Management	10
The Year in Review	14
Strategic Plan	16
Meeting New Demands in the Marketplace	20
Repositioning Passenger Rail in the East	20
Marketing our Strengths	22
Responsive, High-Quality Service	23
A New Vision for People	26
A New Focus on Talent	26
Environmentally Responsible Management	28
Environmental Management System	29
Fleet Management	29
Safety and Security	30
Security	30
Safety Management System	31
Corporate Governance	34
Management Discussion and Analysis	38
Financial Statements	42

LETTER TO THE MINISTER OF TRANSPORT

The Honourable Jean-C. Lapierre, P.C., M.P.
Minister of Transport, Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of the *Financial Administration Act*, I am pleased to submit VIA Rail Canada Inc.'s Annual Report for the year ending December 31, 2004.

Paul Côté

Paul Côté
Interim President and Chief Executive Officer
and Chief Operating Officer

THE YEAR AT A GLANCE

The following key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the Corporation for the year 2004 with comparative data for the years 2000 to 2003.

	2004	2003	2002	2001	2000
Key financial indicators (IN MILLIONS OF DOLLARS)					
Total revenue	259.5	250.3	270.8	253.8	240.7
Cash operating expenses [1]	444.6	431.4	424.2	416.9	410.6
Capital Expenditures	20.2	77.4	98.4	146.7	45.9
Government funding:					
Operating	177.4	181.1	153.7	163.3	170.3
Capital	20.2	82.4	103.4	151.7	45.9
Total Government funding [2]	197.6	263.5	257.1	315.0	216.2
Key operating statistics [3]					
Revenue/Cash operating expenses ratio [1] [3]	58.9	58.5	64.5	61.5	59.5
Total passengers carried (IN THOUSANDS)	3,887	3,789	3,981	3,865	3,795
Total passenger-miles (IN MILLIONS)	851	857	948	921	904
Government operating funding per passenger-mile (IN CENTS)	20.8	21.1	16.2	17.7	18.8
Yield (CENTS PER PASSENGER MILE)	28.0	26.8	26.6	25.3	24.0
Train-miles operated (IN THOUSANDS)	6,771	6,780	6,770	6,665	6,621
Car-miles operated (IN THOUSANDS)	48,396	48,682	48,262	46,102	45,121
Average passenger load factor [3]	53	53	57	57	56
Average number of passenger-miles per train-mile	126	126	140	138	137
On-time performance [3]	70	73	84	85	83
Number of employees at year-end	3,027	3,051	3,054	3,013	2,958

1 | Cash operating expenses used in the calculation of the Revenue/Cash operating expenses ratio, exclude amortization of Property, plant and equipment, reorganization charges, accounting accrual for compensation, unrealized gains on derivative financial instruments, pension and employee future benefits.

2 | Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of $7.7 million in 2004 and includes a capital funding contribution to the Asset Renewal Fund of $5.0 million in 2001, 2002 and 2003.

3 | Key operating statistics are unaudited.

CORPORATE OVERVIEW

VIA Rail Canada operates Canada's national passenger rail service on behalf of the Government of Canada. An independent Crown Corporation established in 1977, our mission is to provide Canadians with a safe, efficient and environmentally responsible passenger service. We fulfill this mission by delivering quality service to our customers by maximizing revenues, controlling costs, and by building on the market strengths of passenger rail — one of the safest, most reliable and environmentally sustainable modes of transportation available.

105-06302/

OUR VISION

To be the Canadian leader in service excellence in passenger transportation.

OUR MISSION

Working together to consistently deliver safe, efficient and environmentally responsible services for travellers in Canada.

OUR VALUES

Innovation: A Customer-Focused Business — exceeding the needs of our customers, delivering quality service and investing for responsible growth.

Respect: A Responsible Company — working together to build positive, respectful relationships with all VIA stakeholders.

Relevancy: A Relevant Public Service — working with the public, the business community and governments to provide a cost-effective and environmentally-responsible national passenger transportation system.

OUR SERVICES, COAST TO COAST

We operate more than 480 trains weekly on 13,000 kilometres of track, connecting over 450 Canadian communities. With approximately 3,000 employees, VIA carried almost 4 million passengers over 851 million passenger-miles in 2004.

In *Western Canada*, VIA provides year-round, all-weather intercity transportation including service to remote communities and the legendary Western transcontinental train the *Canadian*®, with service thrice-weekly between Toronto and Vancouver.

In the *Quebec City – Windsor corridor*, VIA's trains provide intercity passengers with fast, convenient, comfortable and affordable service, downtown-to-downtown between Canada's largest business centres.

In *Atlantic Canada*, the *Ocean*™ runs six times a week between Montreal and Halifax, offering its friendly *Easterly*™ service. The *Chaleur*™ makes three trips each week from Montreal through the Gaspé Peninsula.

In *rural and remote areas*, VIA operates services designated by the government to meet regional transportation needs.

Pierre
Heavy Duty Mechanic
Montreal

It's only human.

We work hard to ensure our passengers' peace of mind.

MESSAGE FROM THE BOARD OF DIRECTORS

In a period of fundamental transition like this, any corporation risks losing practical focus in day-to-day operations, and strategic focus in planning for the future. We are pleased to report that this did not happen at VIA. Indeed, the Corporation stayed extremely well-focused and performed remarkably well — thanks to extraordinary teamwork between employees, management, and the Board.

Revenues and ridership increased slightly over 2003. Markedly, revenues increased faster than ridership, as VIA continued to focus on generating higher returns by delivering a high-value service unique to passenger rail. In fact, VIA's yield — revenue generated per passenger-mile — was the highest in VIA's history. At the same time, rigorous control over costs helped in reducing expenses directly related to 2004 operations compared to 2003. Together, improved yield and cost containment helped push cost-recovery up to 58.9 per cent, on track to regaining levels achieved before the market downturn. Furthermore, given that a Canadian Industrial Relations Board ruling related to events in 1997 inflated the year's operating costs, financial performance in 2004 was first-rate.

The Board remains concerned about on-time performance, which continued to deteriorate in 2004, reaching a low of 70 per cent. Improved reliability of scheduled services is a top priority for customers, and vital to the success of passenger rail. Since the majority of performance issues stem from problems with capacity of the infrastructure that VIA does not control, significant long-term improvements will require cooperation with the freight railways and investment to increase capacity. At the same time, VIA is doing everything possible to address reliability issues

on a daily basis. Determined vigilance and management efforts to reduce the length of train delays, when they occur, produced some improvements in 2004. Overall, the severity of delays improved by 23 per cent — with a 25 per cent improvement in delays under VIA's control.

While the numbers reflecting day-to-day performance are moving in the right direction, limited infrastructure capacity continues to be a serious challenge that must be addressed if passenger rail is to continue moving forward.

The Board is mindful of VIA's responsibility to the future of passenger rail. VIA operates the service on behalf of the Government of Canada. It has a responsibility to ensure that Canada's national passenger service grows and develops in ways that best serve the interests of Canadians in the years ahead.

Throughout 2004, the Corporation remained focused on its longer-term strategy of growing a relevant, responsive and responsible passenger rail service. A number of initiatives discussed in this report demonstrate how VIA is developing the strengths of passenger rail as a high-quality, efficient, environmentally sustainable service. We are convinced that such a service will play an increasingly important role in meeting the transportation needs of Canadians in the 21st century.

Good governance of the Corporation will continue to be essential if VIA is to fulfill this role. To this end, the Board has been actively involved in developing and ensuring that the best possible practices and procedures are in place.

Members of the Board undertook a number of initiatives in 2004 to clarify the respective roles of the Board and Management, strengthening the excellent spirit of teamwork and cooperation that was evident throughout the year. We examined opportunities for realigning committees of the Board to improve their efficiency. Working with the Government of Canada, the Board was actively involved in implementing a new selection process to identify the best candidates for both VIA's President and Chief Executive Officer and Chairman of the Board in 2005.

The Board is confident that its efforts in 2004 will help continue effective, responsible stewardship of Canada's national passenger rail service into the future.

André
Senior Service Attendant
Toronto

It's only human.

We always extend a warm and friendly welcome to our passengers.

Faced with a slow travel market and intense competition for customers, we resisted the temptation to engage in a price war with discount air operators. Instead, we launched our highly-innovative "It's Only Human" campaign, working with our employees to tell customers exactly what they can expect when they choose passenger rail — comfortable, relaxing travel and attentive personal service from people who listen to and understand travellers' needs.

We worked hard to go beyond our customers' expectations, with product refinements such as testing wireless Internet access for business travellers on Corridor trains. We streamlined cross-functional management responsibilities to ensure a faster, more effective response to the people and communities we serve. We worked closely with our freight rail partners to minimize train delays caused by the limited capacity of our shared infrastructure.

Throughout the Corporation, the creativity and imagination of VIA's people helped keep passenger rail moving forward. New and innovative ways to reduce costs while increasing value set the stage for some truly creative rethinking about how passenger rail can best serve Canada in the future. As the *Ocean*, VIA's Montreal-Halifax train, marked its centenary as Canada's longest-running scheduled and named passenger train, VIA's people prepared for the renewal of that service in 2005 — a redesign of passenger rail in Eastern Canada to meet the needs of the region in the 21st century.

We addressed some of the long-term challenges facing Canada's transportation system as a whole. At a time when safety and security are dominant concerns for travellers, VIA's Safety Management System passed a comprehensive audit by Transport Canada, and our Corporate Security Master Plan has been improved

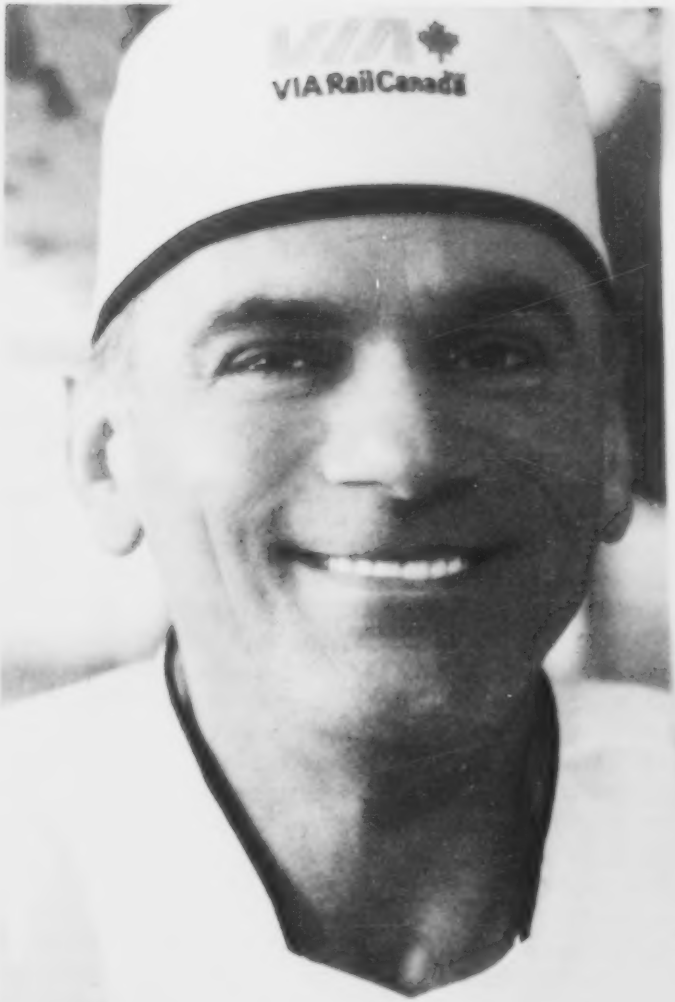
with assistance from international security and counter-terrorism experts. As the government reconfirmed Canada's commitment to the Kyoto Accord, VIA continued to address key environmental objectives, strengthening our position as Canada's most environmentally sustainable mode of public transportation. And we continued to work with other modes to enhance the efficiency of the public transportation system, through our intermodal connections with bus companies, airlines and urban transit authorities across the country.

In the years ahead, VIA's success in addressing these issues will serve Canada well. Sustainable progress in improving the environmental impact of transportation and relieving urban traffic congestion, for example, ultimately depends on providing Canadians with better alternatives than travelling by car. Passenger rail is the only common carrier mode with the capability of doing this on a significant scale. And we know from experience that – given the option of timely, efficient rail service – people will choose the train.

But that choice will always depend – today and tomorrow – on the talents our people bring to the job. We know that this is where our greatest strength lies, and our greatest competitive advantage in passenger transportation. The success of passenger rail comes from people who are passionate about that success.

And, in 2004, we launched a complete transformation of the Corporation designed to bring that passion alive like never before. Every aspect of how we recruit, train and reward people is being realigned to bring out the best of their talents in the service of travellers. Described more fully in this report, we believe it is an innovative, responsive and focused approach to strategic human resource management.

As we enter 2005, VIA is moving forward with confidence, with a clear vision for the future: to be the Canadian leader in service excellence in passenger transportation.



Langis
Chef
Montreal

It's only human.

We take great pride in serving our passengers well.

The Year in Review

Operating a modern passenger service in Canada is a tough business. The Canadian travel and tourism industry as a whole is going through difficult changes, in a very challenging environment. The industry in general experienced one of the worst years on record in 2003. Predictions for a market recovery in 2004 proved to be overly optimistic, and competition for customers has become more intense than ever before.

The needs and expectations of those customers are also changing. Increasingly sophisticated travellers have high expectations not only for transportation efficiency -- moving from point A to point B -- but for the level of service they experience along the way. Wireless mobile technology has created new expectations about how people connect travel time to work and family life. The Internet and information technologies have raised expectations for fast, convenient customer service, and easy access to personalized travel options.

At the same time, world events have made safety and security a higher priority for travellers than ever before. Growing awareness of the environmental impacts of transportation have increased demands for environmentally responsible management in all passenger modes.

It is a business environment where success depends on creative thinking, finding new ways to anticipate and respond to customer needs, to add value for the customer, and to deliver that value consistently day after day. VIA met this challenge in 2004, ensuring that passenger rail stays in step with the needs of Canadians today, and relevant to Canada's transportation needs in the future.

SAFETY

To ensure a safe and secure work and operating environment for colleagues, customers and the general public who come in contact with VIA's operations.

VIA's Safety Management System has earned recognition as a model for the industry, and was praised by Transport Canada auditors in 2004. To ensure the security of our operations, we implemented a Corporate Security Master Plan and a wide range of new security measures, with the help of international security and counter-terrorism experts. A new communications program ensures that our employees remain vigilant and aware of security issues at all times.

PEOPLE

Working together to create an environment which promotes a passionate commitment to VIA's business success.

We launched the first steps towards a comprehensive redesign of Human Resources in 2004, with a new approach to strategic human resource management based on our vision for people at VIA — a vision that will bring out the best in our people and align our talents with the future needs of passenger rail.

SERVICE

To consistently provide our customers with excellent travel experiences.

Our customer satisfaction ratings reached their highest level in four years during the last quarter of 2004. Overall, service continues to meet or exceed the expectations of the customer 97 per cent of the time.

Reliable on-time performance is essential for continued high levels of customer satisfaction. VIA intensified efforts to reduce train delays, working closely with the freight railways to resolve scheduling and operating conflicts on a daily basis. More sustainable options for consistent reliability are being identified.

GROWTH

To be the first choice of travellers in all markets that VIA serves.

In current travel markets, consistent, sustainable growth depends more than ever on our ability to capitalize on those aspects of passenger rail that set us apart from competitors. Throughout the year, we focused on identifying, developing and marketing the unique strengths of passenger rail in meeting the needs of travellers.

ENVIRONMENT

To conduct our business of meeting the needs of customers in an environmentally sustainable and responsible manner.

VIA's Environmental Policy recognizes the importance of promoting environmental awareness among its employees, suppliers, customers and partners. Our Environmental Management System (EMS), which encompasses all environmental policies, programs and procedures, has been made available online to employees. While maintenance centre employees had already received EMS training, training for the balance of on- and off-train employees began in 2004.

ENTREPRENEURSHIP

To move towards self-sufficiency by reducing government funding for operations and applying savings toward new capital investment.

We continued to address funding reduction with a strategy combining reduced costs with revenue growth. Costs of operations in 2004, excluding the CIRB decision, dropped slightly compared to 2003. On the revenue side, we focused on increasing yield — generating higher revenues per passenger-mile. Product development and design projects, undertaken in 2004, will increase yield further in the years ahead.

Bach-Mai
Program Analyst
Montreal

It's only human.

We do everything in our power to ensure that our customers can access the information they need, when they need it.

REPOSITIONING PASSENGER RAIL IN THE EAST

Passenger rail has provided a core transportation service in Eastern Canada for more than a century. But the demand for traditional passenger rail service has been falling consistently for many years. In 2003, the decline accelerated, with passenger volumes on the *Ocean* down 30 per cent compared to the year 2000. The decline continued in 2004.

Much of that decline is due to competition from discount airlines. In terms of price, speed, and scheduled frequencies, rail can simply not deliver the same kind of basic transportation service the airlines are providing today.

At the same time, passenger rail remains an important travel option for many communities served by the *Ocean*, and we are committed to finding new ways to improve the service's financial performance. In 2004, we conducted extensive research with tour operators, customers and employees to find better ways for passenger rail to respond to the changing market in Eastern Canada, and better ways to support the needs of the region.

We found that there is a significant demand for a high-quality tourism service throughout the Maritime provinces. Provided that the service delivers an exceptional travel experience — the kind of experience not possible on a plane or a bus — such a service has a place in the regional tourism industry. While maintaining its role in the region's transportation system, a high-yield tourism service would generate significant revenue growth, helping to reduce the costs of providing year-round intercity transportation.

As a result, VIA is repositioning the *Ocean* to fill this market niche. The new *Easterly* class will provide attentive customer service and a unique learning travel experience, meeting the expectations of customers. On-board activities will include enriched cultural and learning opportunities, with entertainment and educational content tied to regional culture, history and geography. Dining will reinforce the cultural connection, with regionally-inspired cuisine and an animated personal-service touch. The newly introduced Renaissance passenger cars will be decorated to reflect Atlantic themes and culture.

The objective is to create an experience that surrounds the customer with a rich feeling of Atlantic Canada from the moment they board the train — and maintain that experience with high-quality service throughout the journey. The result will be the transformation of a basic transportation service into a viable transportation and tourism service, closely tied to the heritage of Eastern Québec, New Brunswick and Nova Scotia. And it will be a service uniquely aligned to the market — one that no competitor can provide.

The repositioned *Easterly* class service will be introduced in June 2005. By 2008, it is expected to increase VIA's Eastern revenues by 62 per cent over 2003.

This project is similar to the highly-successful repositioning of service on board the *Canadian*, between Toronto and Vancouver, in the 1990s. The introduction of *Silver and Blue*™ class, a high-end tourism service in the West, met with immediate acclaim and improved financial performance, with demand often outpacing capacity. In 2004, VIA's Western service posted the highest revenue gains of all VIA's services. The Western service team will monitor the implementation of the new Eastern service closely, and apply what they learn to further improve *Silver and Blue* class.

MARKETING OUR STRENGTHS

Passenger rail has also been challenged by airlines in the Montreal-Ottawa-Toronto triangle, with discount airfares and frequent service cutting into VIA's market base, especially among business travellers.

Whether or not this market has the capacity to sustain the current level of air services over the long run is open to debate. There is no question, however, that the airlines are offering a very different kind of service than passenger rail — bare-bones, no-frills transportation that cannot match the comfort and personal service available on the train.

We believe that the market needs the passenger rail alternative. Rail provides fast, downtown-to-downtown travel between major centres while serving many smaller communities along the way. Those who board our trains — especially business travellers — enjoy the value of making the most productive use of travel time, with wireless Internet access coming on board, laptop plug-ins, freedom to use their cell phones, or even conduct business meetings while travelling in comfort. Others welcome the opportunity to stretch out and relax. Whether travelling on business or not, all of our customers appreciate the level of attentive, personal service that has earned VIA an international reputation as a leader in passenger rail.

In the spring of 2004, we launched an innovative marketing campaign, "It's Only Human," emphasizing these unique benefits of passenger rail travel. At the same time, employees increased efforts to deliver those benefits consistently, and improve the quality of service even further. Those efforts are showing results and, we believe, will continue to attract customers back to passenger rail in 2005 and onwards.

RESPONSIVE, HIGH-QUALITY SERVICE

To ensure our place in the market, VIA must constantly focus on improving customer service in all parts of Canada. It is the key competitive advantage that sets passenger rail apart. It is an advantage that begins from our first contact with the customer — on the telephone, at our stations, or through our highly-successful website — as well as service on board the train.

Many customers have asked for convenient, fast access to train information, reservations and ticketing. The 33 self-service ticketing kiosks we introduced in stations throughout the Corridor during 2003 have proved very successful, and we continue to explore ways to make self-service options easily available to those customers who choose this option. We have also continued to improve our website, by ensuring that personal assistance from a "live" service representative is available on demand. Ongoing improvements to telephone sales operations enhanced service further, while reducing costs.

Our cross-functional regional Service Teams, created in 2001, have brought decision-making processes closer to the markets and the customers they serve, improving VIA's ability to respond to the new needs of travellers. Following focused sessions with the management team, the roles and responsibilities of these teams were clarified and realigned in 2004, to speed up responses to customer concerns and Service Team initiatives.

Front-line employees received a follow-up session of VIA's successful "Achieving Excellence in Customer Service" training program in 2004. At the same time, VIA introduced a new emphasis on "soft skills," such as deportment, communication, planning, interpersonal and organizational skills.

Perry
Locomotive Engineer
Montreal

It's only human.

We take our passengers' comfort to heart.

The high level of commitment of our employees has helped make the Renaissance of passenger rail a success. Our Strategic Plan continues to make a focus on people a top priority — creating an environment which promotes a passionate commitment to VIA's business success. Efforts to communicate VIA's vision, values and strategic goals, and to keep employees informed about business challenges and performance, have been improved and will continue to improve. Recent organizational changes, such as the realignment of VIA's cross-functional teams, have helped create more opportunities for people to put their knowledge and skills into action on the job in order to better serve our customers.

A NEW FOCUS ON TALENT

In 2004, we took our vision for people at VIA Rail a step further, launching the transformation of the Human Resources department from a largely administrative role to a far more strategic one — managing the talent of the Corporation. This is particularly important at a time when many of VIA's people — and hence our talent — will soon become eligible for retirement.

This transformation will be supported by the implementation of a new "e-HR" online tool that will make it possible to handle the administrative role more efficiently. For example, information about policies can be made directly available to employees online. Once the technology for handling this administrative function is in place, the task will be to make a new kind of service available — helping employees gain more control in developing meaningful careers at VIA, and making a real contribution to the future of passenger rail.

Our objective is to help employees and managers build better, stronger bridges between individual talents and career aspirations, and the strategic goals of the Corporation. When the transformation of Human Resources is complete, everyone

at VIA will have direct access to information about VIA's current business priorities and future objectives. A broad range of new tools, procedures and support will help people look at their talents and career goals and find ways to match these to their personal objectives as well as to the needs of the Corporation three, five, or ten years down the road. They can then map out their own career, with a personal portfolio of options for training, growth and development at VIA Rail.

Managers began training in 2004 in the use of new tools for setting individual and team objectives, with clear links between short-term operational objectives and the longer-term strategic goals of the Corporation. Human Resources is helping managers integrate objective-setting with employee training, learning and development plans, evaluations, and performance management. New e-learning tools will also expand the range of development opportunities for our people, with training tied directly to performance objectives and VIA's strategic goals.

A comprehensive review of compensation, pension and benefits, as well as the service recognition program in 2004, examined how rewards for employees can be better linked to VIA's corporate strategy — supporting efforts that drive the success of VIA Rail more effectively.

Hiring and succession planning is also taking on a more strategic focus. Human Resources has identified key positions, the core talents needed to fill those positions, and the training people need to move into those positions at the right time. Hiring new talent will focus not only on filling specific job openings, but on recruiting the kind of people VIA needs in the long-term — the kind of people who will help VIA succeed down the road.

The transformation of Human Resources is a long-term project that will unfold over several years. Our vision for people at the heart of this transformation — a vision where every individual can align their creativity, intelligence and innovation with meaningful work and the future of passenger rail — will become an integral part of strategic planning in the years ahead.

Passenger rail is one of the most environmentally sustainable modes of public transportation available. VIA believes that there is enormous potential for enhancing rail's contribution to the environment — by continually improving our current operations, and exploring opportunities to expand our role in protecting Canada's environment and the health of Canadians.

In 2003, we officially made an environmental goal part of our Strategic Plan. However, VIA had established environmental practices and procedures much earlier. For example, VIA's maintenance centres have been leaders for VIA on the environmental front. They were the first to adopt an environmental policy and to put in place an Environmental Management System (EMS), for which they received the ISO 14001 certification.

Environmental reporting is now an integral part of the Corporation's management and accountability framework. VIA's vice-president accountable for environment reports to the Board of Directors, senior management and employees on the status of all environmental initiatives.

ENVIRONMENTAL POLICY

VIA Rail Canada Inc., Canada's national passenger rail service, is devoted to meeting current and future passenger rail needs in an **ENVIRONMENTALLY SUSTAINABLE AND RESPONSIBLE MANNER.**

VIA Rail recognizes the importance of promoting **ENVIRONMENTAL AWARENESS** among its employees, suppliers, customers and partner communities and is committed to **CONTINUALLY IMPROVE** its environmental performance by:

ENSURING COMPLIANCE with applicable Government laws and regulations;

ASSESSING AND MANAGING the environmental impacts of its operations; and

ESTABLISHING ENVIRONMENTAL OBJECTIVES AND TARGETS and associated **ENVIRONMENTAL MANAGEMENT PROGRAMS** with respect to the environmental effects of its activities, properties and services.

ENVIRONMENTAL MANAGEMENT SYSTEM

VIA's Environmental Management System (EMS) manual outlines the company's commitment to conducting its business in an environmentally responsible manner. It contains VIA Rail's environmental policy as well as the requirements and procedures in place for VIA to achieve its environmental objectives. The system itself was implemented in late 2003, while the manual was distributed to all managers in June 2004.

The Environmental Management System manual includes a "Training and Awareness" section, which calls for training to be provided to all employees according to the environmental aspects associated with their role and responsibilities. Training began in the fall of 2004.

A permanent, cross-functional Environmental Planning Committee has been established to periodically review the application of the system, and to act as consultant in its development, implementation and continuous improvement. The Committee also monitors performance, proposes and plans initiatives, promotes environmental awareness, and liaises with outside agencies. Members of the committee represent every department of the Corporation.

In addition, VIA has developed an Environmental Assessment Program to allow employees to assess VIA's facilities, conformance to environmental legal requirements, and best management practices. Results of these assessment surveys are distributed to managers for review and action.

FLEET MANAGEMENT

Our efforts to modernize aging equipment since the early 1990s have made an important contribution to environmental objectives. Modern waste retention systems have been installed on all trains operating in the Québec City – Windsor corridor; these systems are also being installed on all cars used for transcontinental and remote services. Improved operating efficiency has reduced fuel consumption and greenhouse gas (GHG) emissions significantly. Overall fuel consumption per passenger-mile has been reduced by over one-fifth since 1990.

In 2002, we purchased 21 new General Electric P-42 locomotives. These locomotives were built to the United States Environmental Protection Agency standards and have significantly improved the efficiency of VIA's operations.

VIA also continues to operate older General Motors F-40 locomotives. We have issued tenders to rebuild these locomotives. The work would include a new system to automatically shut down engines during layover and heat them with wayside power in the winter. Such a system would reduce fuel consumption by significantly reducing idling time, and thereby decreasing emissions as well.

SECURITY

Given recent world events and continuing concerns about terrorism, security has become an even more important element in our focus on safety management. We have developed a wide range of measures to mitigate risks and potential threats, and to ensure that security vigilance is practiced throughout the organization.

We developed a Corporate Security Master Plan, which identifies actions to be taken to protect the Corporation, its employees and its customers from external acts which are intended to cause harm or loss. Key points of the plan and updates on security issues are communicated regularly to all employees. An important focus of communications is to develop a heightened "security awareness" among employees, and to maintain vigilance regarding security throughout the Corporation.

VIA has conducted a complete review of security measures, with the help of experts in international security and counter-terrorism. As a result, we made a number of improvements to enhance security and have strengthened information-sharing networks with other rail operators, both domestically and internationally, as well as with government agencies and emergency services.

A key initiative coming out of this exercise was the establishment by Management Committee of the Strategic Security Planning Committee (SSPC) to review, assess and adjust VIA's wide range of security measures. VIA's Strategic Security Planning Committee regroups participants from many key VIA departments, and its activities are also linked to those of unions, government departments, security intelligence services and other railways.

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

As a result of the five-year review of the *Railway Safety Act* in 2001, all federally-regulated railways are required to implement a Safety Management System (SMS). VIA participated in the development of this regulation as well as the guidebook for implementing such a system.

We implemented our own Safety Management System in 2001, and submit it annually to Transport Canada. Transport Canada has recognized VIA as a leader in the industry, consistently praising our willingness to take immediate actions in order to improve our Safety Management System when required.

Transport Canada conducted an implementation audit of the System in the fall of 2002, issuing its report in 2003. The audit included an exhaustive review of all components of the System, including the setting of annual safety targets, reporting and accountability procedures, employee involvement, risk management and compliance with rules and regulations. In its findings, Transport Canada recognized the efforts and commitment demonstrated by VIA management, unionized employees and representatives, as well as the success achieved to date by VIA. The report confirmed that the overall implementation of the system is proceeding well. A number of opportunities for further improvement were also identified, and a third audit was scheduled for 2004.

The 2004 audit report once again showed very good results, particularly with regard to an ongoing commitment towards the Safety Management System at all levels within the organization. VIA was also given good marks for the corrective actions that were taken to improve the system's documentation and ongoing implementation.

VIA continues to refine the system, improving communication of safety performance targets to front-line employees, documentation of safety procedures, and continued integration of the system into all facets of VIA operations.

Jenay
Senior Service Attendant
Winnipeg

It's only human.

CORPORATE GOVERNANCE

The issue of governance in all Crown Corporations has become a priority for the Government of Canada. It was a particular concern for VIA Rail in 2004, following a report by the Auditor General with respect to federal sponsorship programs, which the Corporation had participated in. Throughout 2004, VIA worked to enhance governance as a part of its corporate culture, both through initiatives designed to clarify Board and Management roles, and through the development of new measures to ensure clarity and accountability at all levels of the organization.

The Board of Directors continued to implement a five-part governance program that was developed in 2003. This included the development of a clear Board mandate and agenda as well as a corporate governance manual.

All directors receive this corporate governance manual, that sets out the Corporation's mandate, Board committees, corporate by-laws, and a summary of the legislation governing VIA's operations. Directors also benefit from orientation and training sessions designed specifically for them, thereby facilitating and improving communications between directors.

The Board engaged in a number of initiatives examining the respective roles and responsibilities of the Board and Management. As a result, the Board has implemented a "governance matrix" that clearly defines roles with respect to strategic planning and direction, performance management of Executives and Directors, succession planning, risk assessment and financial oversight.

BOARD COMMITTEES

The Board also worked with VIA management to clarify the mandates of committees of the Board.

Audit and Finance Committee

The mandate for the Audit and Finance Committee deals primarily with reviewing and assessing VIA's financial reporting practices and procedures, and the activities of both internal and external auditors.

Corporate Governance Committee

The Corporate Governance Committee has a broad responsibility for examining governance practices in place at VIA Rail and for making recommendations with respect to such matters to the Board of Directors.

Investment Committee

The Investment Committee oversees and makes recommendations to the Board of Directors on the management of the Pension Fund and the Asset Renewal Fund. The Committee also reviews policies, performance and other matters as required.

Human Resources Committee

The Human Resources Committee is responsible for reviewing and approving total compensation policy and practices, evaluating the performance of the President and Chief Executive Officer, ensuring a succession plan is in place, and reviewing organizational structure.

Nominating Committee

The Nominating Committee makes recommendations to the Board of Directors, which in turn makes recommendations to the Minister of Transport regarding appointments and re-appointments to the positions of the President and Chief Executive Officer and Chairman of the Board. VIA was one of the first Crown Corporations to fully implement the new guidelines for this nominating process, which were established by Treasury Board in 2004.

A new committee to oversee Risk Management

The Board believes that the Corporation should have the best possible procedures in place for identifying, assessing and managing risk. In 2004, the Board worked with Management Committee to evaluate and enhance risk oversight functions within the Board's committee structure. As a result, a new Audit and Risk Management Committee has been established for 2005.

ACCOUNTABILITY AND CORPORATE STANDARDS OF CONDUCT

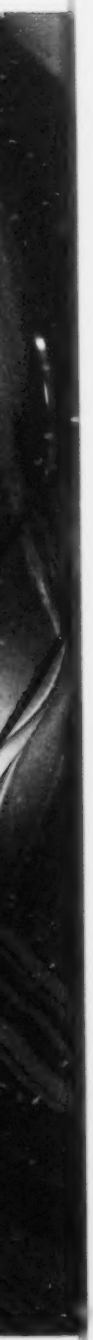
The Board of Directors worked closely with management to address concerns raised by the Auditor General regarding sponsorship issues. The initiatives taken in 2004 include:

- The reinforcement and clarification of contracting and procurement policies, with stricter controls, standardized documentation procedures and regular management oversight.

- The establishment of clearer corporate sponsorship guidelines as well as strengthened approval, control and documentation policies and procedures. These guidelines ensure that VIA, and the federal government, continue to receive good value on sponsorship investments.

In addition, in 2005, VIA will implement a new, system-wide Code of Conduct, based on a thorough review of existing rules and procedures governing employees. VIA will also retain the services of an independent, third-party compliance officer. The officer will set up an ombudsman process to ensure that anyone — inside or outside of the Corporation — is free to raise concerns about VIA operations, and be assured that those concerns will be recognized, addressed and resolved fairly.

Rachelle
Telephone Sales Agent



It's only human.

We are always available to listen and respond to our customers' needs.

MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS

This discussion and analysis presents data and comments on the Corporation's financial position and results of operations for the year 2004. It should be read in conjunction with the Financial Statements, which follow.

OVERVIEW OF FINANCIAL RESULTS

Despite the very difficult market conditions in 2004, and excluding the impact of the Canadian Industrial Relations Board (CIRB) ruling described below, VIA's financial performance has been nothing short of exceptional. Although total revenues of $259.5 million were short of budget by $14.5 million (or five per cent), the Corporation was able to reduce cash operating expenses, which resulted in a favourable variance versus budget that more than offset the revenue shortfall.

The year-end result was negatively impacted by a decision of the Supreme Court not to grant VIA leave to appeal a Federal Court of Appeal ruling supporting a decision of the CIRB. The CIRB ruling relates to a complaint filed by a group of ex-VIA conductors against their union, the Brotherhood of Locomotive Engineers (BLE), claiming unfair labour practices. VIA, as the employer, was added as an interested party. The dispute relates to an implementation agreement between the BLE and VIA, reached in 1997, regarding VIA's decision to merge the conductor's position with that of the locomotive engineer. Following generally accepted accounting principles, VIA has made provision for this expense in its 2004 financial results.

REVENUE AND RIDERSHIP

Both passenger revenues and ridership fell below budget in 2004, as travel markets continue to experience very low growth following the market drop in 2003. However, total revenues did increase $9.2 million over 2003. Significantly, revenues increased more than passenger volumes, reflecting VIA's focus on improving yield. Revenues per passenger-mile increased significantly to 28 cents over 26.8 cents in 2003.

Passenger-miles of 851 million were seven per cent short of budget and one per cent below last year, the result of traffic losses on the long-haul services and the relatively greater loss of longer distance first-class passengers.

The year ended on a very positive note, with December revenues posting a strong performance. Not only did December passenger revenues exceed forecast by $3.1 million (or 16.5 per cent), they also exceeded the monthly budget for the first time since January 2004. Other revenues, especially investment income, were also very strong in December and ended the year $2.4 million over budget.

OPERATING COSTS

As noted above, the CIRB ruling has significantly increased VIA's 2004 operating costs. In addition, VIA also experienced higher costs for legal services in 2004. However, during the year, the Corporation reversed $14 million of capital taxes related to prior years. This adjustment helped offset the negative effect of the CIRB settlement and the increased legal services costs. Total operating costs (cash operating expenses), excluding the CIRB settlement, were slightly less than last year.

Almost all areas of the Corporation contributed to this excellent result. The sources of expense savings (excluding the capital tax reversal) are diverse, as almost all expense categories were below budget. Major contributors include $6.4 million in lower maintenance material costs; $4.9 million in compensation savings through control of vacant positions and staffing levels; $1.3 million from train operations, mostly from reduced line-haul charges; $1.3 million from lower station and property expenses; and $1.2 million from lower marketing and sales expenses, including the benefits from new customer service technologies.

The reduction in operating expenses allowed the Corporation to end the year with a 58.9 per cent cost-recovery ratio, an improvement compared to the 58.5 per cent recorded last year.

CAPITAL EXPENDITURES

Capital expenditures totalled $20.2 million in 2004, slightly less than forecast and far below the planned level of $41.1 million, which reflects VIA's prudent management of its capital resources until a certain long-term investment strategy is more clearly articulated pursuant to the Minister's instructions. With the exception of administration projects, all capital programs underspent their budgets this year.

The most significant underspending occurred in equipment projects at $9.8 million, where significant delays in VIA's LRC and F-40 rebuild projects occurred. Other programs with significant underspending include station projects, mostly due to delays in project startups, infrastructure projects, where work was deferred for future consideration, and maintenance centre projects.

ON-TIME PERFORMANCE

VIA faced another difficult year in 2004 with on-time performance decreasing for a third year in a row. However, despite very challenging first quarter conditions when on-time performance averaged only 54 per cent, some recovery was seen in the remainder of the year to achieve a year-end result of 70 per cent of the trains arriving on time.

VIA recognizes that failing to meet operating schedules is a critical problem, with potentially disastrous effects on VIA's financial performance if the root cause of the problem is not addressed quickly. Deteriorating performance will lead to lost business, lower revenues, and possibly higher costs to government.

Of the train delays experienced in 2004, 18 per cent were directly under VIA's control, an improvement from 2003 of almost three percentage points. A significant portion of these delays was related to adjustments that had to be made to the introduction of new equipment as well as some equipment failures caused by an aging fleet.

VIA continues to closely monitor and seek ways to minimize the delays in its own operations, including changes in station practices to reduce station stand time, and improved baggage handling procedures to reduce delays en route. In addition, albeit slightly longer term, VIA has begun the process of rebuilding two of its older fleets of rolling stock.

However, the majority of train delays were caused by operating railways (69 per cent), with other parties accounting for another 11 per cent of delays. The significant volume of operator-related delays is due largely to insufficient infrastructure. VIA continues to work closely with all parties to resolve problems that cause delays, and is making progress in this regard.

Although the number of trains arriving late increased in 2004, the severity of delays from all sources was significantly less than in 2003 (average delay minutes 18 per cent down). Delay minutes under VIA's direct control decreased by almost 25 per cent in 2004, showing that VIA's continuous efforts to contain controlled delays is yielding results.

OUTLOOK FOR 2005

VIA looks forward to completing a transition in leadership in 2005, with the appointments of a new President and Chief Executive Officer and a new Chairman of the Board. With new leadership in place, VIA will continue to explore options with the Government of Canada concerning the future direction of passenger rail.

Although VIA's revenues and ridership showed signs of growth in the last quarter of 2004, markets are expected to be highly uncertain and unstable in 2005. VIA will continue to concentrate on finding innovative and creative ways to maintain above-average performance and maximize passenger revenues in growing markets. In order to return revenues to the upward trend established over the past decade, and to continue minimizing costs, VIA will:

Continue to implement rigorous cost controls to eliminate unnecessary costs, without jeopardizing services.

Promote its new simplified *Comfort*® class Flexi Fares to increase the convenience and flexibility of passenger rail travel as an attractive option in the marketplace.

Improve and enhance access to VIA's services by expanding use of self-service ticketing kiosks for most products, and introducing special Web-based promotional initiatives to capitalize on the growth in online bookings to attract new customers, while retaining existing travel base.

Improve and enhance service delivery to capitalize on its competitive edge over other modes of transportation.

On-time performance will remain a critical focus in 2005. Indeed, any optimism for the coming year must be tempered by grave concerns about limited infrastructure capacity, and the impact this is having on on-time performance. Many of the infrastructure and capacity problems experienced in 2003 and 2004 will continue, and increase, if they are not addressed quickly.

VIA is working closely with the freight railways and the federal government to examine options for resolving these issues. VIA is confident that viable options will be identified which, if implemented, would allow the Corporation to continue increasing revenues, thereby ensuring that the national passenger rail service will grow to meet Canada's transportation needs in the years ahead.

Financial Statements

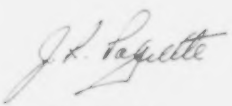
MANAGEMENT'S RESPONSIBILITY STATEMENT

Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and necessarily include certain amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information contained throughout the Annual Report is consistent with that in the financial statements. Management considers that the statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair/Deloitte & Touche, general partnership, as internal auditors. The external auditors, the Auditor General of Canada and Ernst & Young LLP, have audited the Corporation's financial statements for the year ended December 31, 2004, and their report indicates the scope of their audit and their opinion on the financial statements.

The Audit and Finance Committee of the Board of Directors, consisting primarily of independent Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit and Finance Committee.

Paul Côté
Interim President
and Chief Executive Officer and
Chief Operating Officer



J. R. Paquette
Chief Financial Officer

Montreal, Canada
February 11, 2005

AUDITORS' REPORT

TO THE MINISTER OF TRANSPORT

We have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 2004 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards required that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 2004 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied, except for the change in the method of accounting for derivative financial instruments as explained in note 3 to the financial statements, on basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act* and the articles and the by-laws of the Corporation.

Ernst & Young LLP

Ernst & Young LLP
Chartered Accountants

Sheila Fraser

Sheila Fraser, FCA
Auditor General of Canada

Montreal, Canada
February 11, 2005

BALANCE SHEET

AS AT DECEMBER 31

(IN THOUSANDS)	2004	2003
Current Assets		
Cash and cash equivalents	$ 9,814	$ 2,552
Accounts receivable, trade	5,323	4,715
Accounts receivable, other	2,029	2,411
Receivable from the Government of Canada	-	1,485
Derivative financial instruments (NOTES 3 AND 13)	3,976	
Materials	15,943	16,012
	37,085	27,175
Long-term Assets		
Property, plant and equipment (NOTE 4)	610,012	651,774
Asset renewal fund (NOTE 5)	110,706	104,679
Accrued benefit asset (NOTE 7)	145,928	117,282
Derivative financial instruments (NOTES 3 AND 13)	2,921	-
Other	4,752	5,518
	874,319	879,253
	$ 911,404	$ 906,428
Current Liabilities		
Accounts payable and accrued liabilities (NOTES 3 AND 6)	$ 86,682	$ 74,780
Deferred revenues and other credits	7,961	7,069
	94,643	81,849
Long-term Liabilities		
Accrued benefit liability (NOTE 7)	19,345	17,702
Future corporate taxes (NOTE 8)	33,832	25,321
Other	3,350	3,788
	56,527	46,811
Deferred Capital Funding (NOTE 9)	635,666	674,864
Shareholder's Equity		
Share capital (NOTE 10)	9,300	9,300
Contributed surplus	4,963	4,963
Retained earnings	110,305	88,641
	124,568	102,904
	$ 911,404	$ 906,428

COMMITMENTS AND CONTINGENCIES (NOTES 11 AND 15)

SEE ACCOMPANYING NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

On behalf of the Board,

Marlene McGraw, CA
Director and Chairman of the Audit and Finance Committee

Anthony Friend, QC
Director and Acting Chairman of the Board

STATEMENT OF OPERATIONS AND RETAINED EARNINGS

YEAR ENDED DECEMBER 31

(IN THOUSANDS)	2004	2003
Revenues		
Passenger	$ 241,399	$ 231,379
Other	18,093	18,966
	259,492	250,345
Expenses		
Compensation and benefits	195,726	191,422
Train operations and fuel (NOTE 14)	87,560	91,856
Stations and property	27,706	28,089
Marketing and sales	26,033	27,709
Maintenance material	24,382	27,017
On-train product costs	16,618	16,275
Operating taxes	1,557	13,720
Employee future benefits (NOTE 7)	(19,263)	3,981
Amortization and losses on write-down and disposal of property, plant and equipment	60,672	52,048
Other	47,014	26,788
	468,005	478,905
Operating loss before funding from the Government of Canada and corporate taxes	208,513	228,560
Operating funding from the Government of Canada	177,444	181,115
Amortization of deferred capital funding (NOTE 9)	59,354	52,272
Income before corporate taxes	28,285	4,827
Corporate tax (recovery) expense (NOTE 8)	(1,890)	1,589
Future corporate taxes (NOTE 8)	8,511	4,097
Net income (loss) for the year	21,664	(859)
Retained earnings, beginning of year	88,641	89,500
Retained earnings, end of year	$ 110,305	$ 88,641

SEE ACCOMPANYING NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

STATEMENT OF CASH FLOWS

YEAR ENDED DECEMBER 31

(IN THOUSANDS)	2004	2003
OPERATING ACTIVITIES		
Net income (loss) for the year	$ 21,664	$ (859)
Non-cash items relating to operations:		
Amortization of property, plant and equipment	59,362	52,285
Losses on write-down and disposal of property, plant and equipment	1,657	111
Gain on disposal of asset renewal fund investments	(766)	(427)
Amortization of premium and discount on purchase of bonds in the asset renewal fund	181	169
Amortization of investment tax credits	(347)	(348)
Amortization of deferred capital funding	(59,354)	(52,272)
Future corporate taxes	8,511	4,097
Unrealized gain on derivative financial instruments	(4,919)	-
Change in non-cash working capital related to operations	8,434	(12,005)
Change in other long-term assets	766	766
Change in accrued benefit asset	(28,646)	(5,661)
Change in accrued benefit liability	1,643	1,310
Change in other long-term liabilities	(91)	(77)
	8,095	(12,911)
FINANCING ACTIVITIES		
Capital funding from the Government of Canada	20,156	82,381
Change in capital funding receivable from the Government of Canada	3,710	15,312
	23,866	97,693
INVESTING ACTIVITIES		
Acquisition of investments in the asset renewal fund	(10,659)	(13,333)
Proceeds from sale and maturity of investments in the asset renewal fund	5,217	2,800
Acquisition of property, plant and equipment	(20,156)	(77,381)
Proceeds from disposal of property, plant and equipment	899	281
	(24,699)	(87,633)
CASH AND CASH EQUIVALENTS		
Increase (decrease) during the year	7,262	(2,851)
Balance, beginning of year	2,552	5,403
BALANCE, END OF YEAR	$ 9,814	$ 2,552
REPRESENTED BY:		
Cash and outstanding cheques	$ (1,544)	$ (3,548)
Short-term investments, 2.51%, maturing in January 2005 (2003: 2.74%)	11,358	6,100
	$ 9,814	$ 2,552

SEE ACCOMPANYING NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

NOTES TO THE FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31, 2004

1 | AUTHORITY AND OBJECTIVES

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. It was incorporated in 1977, under the *Canada Business Corporations Act*. The Corporation's vision is to be the Canadian leader in service excellence in passenger transportation with a mission to work together to consistently deliver safe, efficient and environmentally-responsible services for travellers in Canada. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to income taxes.

2 | ACCOUNTING POLICIES

These financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

A | FUNDING FROM THE GOVERNMENT OF CANADA

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded as a reduction of the operating loss. The amounts are determined on the basis of operating expenses less commercial revenues excluding employee future benefits and non-cash transactions relating to property, plant and equipment and future corporate taxes, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable property, plant and equipment is recorded as deferred capital funding on the Balance Sheet and is amortized on the same basis and over the same periods as the related property, plant and equipment. Upon disposition of the funded depreciable property, plant and equipment, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to the property, plant and equipment. Funding for non-depreciable property, plant and equipment is recorded as contributed surplus.

B | CASH EQUIVALENTS

Cash equivalents include highly liquid investments purchased three months or less from maturity and are carried at lower of cost or market value.

C | ASSET RENEWAL FUND

Short-term investments are carried at the lower of cost or market value, determined on an aggregate basis.

The other investments in the asset renewal fund are carried at cost. The carrying value of each of these investments is assessed periodically to determine if there has been an other than temporary decline in value. A charge to income is recorded during the period in which such a decline in value is determined.

D | REVENUE RECOGNITION

Revenues earned from passenger transportation are recorded as services are rendered. Amounts received for train travel not yet rendered are included in current liabilities as deferred revenues. Other revenues which includes investment income and third party revenues are recorded as they are earned.

E | FOREIGN CURRENCY TRANSLATION

Accounts in foreign currencies are translated using the temporal method. Under this method, monetary Balance Sheet items are translated at the exchange rates in effect at year-end. Gains and losses resulting from the changes in exchange rates are reflected in the Statement of Operations and Retained Earnings.

Non-monetary Balance Sheet items as well as foreign currency revenues and expenses are translated at the exchange rate in effect on the dates of the related transactions.

F | MATERIALS

Materials, which are valued at the lower of weighted average cost and replacement cost, consist primarily of items used for the maintenance of rolling stock. An allowance for obsolescence is provided for materials.

G | PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

Property, plant and equipment acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at their net transfer values while subsequent acquisitions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other upgrading of property, plant and equipment are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the property, plant and equipment concerned; otherwise, such costs are expensed as incurred.

Retired property, plant and equipment are written down to their net realizable value.

Amortization of property, plant and equipment is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to amortize the cost of property, plant and equipment, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 30 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 40 years
Leasehold improvements	3 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Information systems	3 to 7 years
Other property, plant and equipment	3 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress and retired property, plant and equipment.

H | CORPORATE TAXES

The Corporation follows the liability method of accounting for corporate taxes.

Under this method, the net change in the future corporate tax assets and liabilities is included in income. Future corporate tax assets and liabilities are measured using substantively enacted tax rates expected to apply to taxable income in the years in which temporary differences are expected to reverse.

I | INVESTMENT TAX CREDITS

Investment tax credits are recognized when qualifying expenditures have been made, provided there is reasonable assurance that the credits will be realized. They are amortized over the estimated useful lives of the related property, plant and equipment. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of property, plant and equipment. These credits are included in other long-term liabilities.

J | EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation accrues obligations under its employee future benefit plans.

The cost of pension and other employee future benefits earned by employees is actuarially determined using the projected benefit method prorated on services and management's best estimate of expected plan investment performance, salary escalation, retirement ages of employees and expected health care costs.

For the purpose of calculating the expected return on plan assets, those assets are valued at fair value.

On January 1, 2000, the Corporation adopted the new accounting standard on employee future benefits using the prospective application method. The Corporation is amortizing the transitional asset on a straight-line basis over 13 to 14 years, which was the average remaining service lives of the active employee groups at the time.

Past service costs are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups which is, in most cases, estimated to be 12 years.

For the pension plans the excess of the accumulated net actuarial gain or loss over 10% of the greater of the accumulated benefit obligation and the fair value of plan assets is amortized on a straight-line basis over the average remaining service lives of the active employee groups which is, in most cases, estimated to be 12 years.

K | DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

Derivative financial instruments such as swaps, call options and forward foreign exchange contracts, are utilized by the Corporation in the management of its exposure to changes in fuel prices. The Corporation does not enter into derivative financial instruments for trading or speculative purposes. The Corporation does not currently apply hedge accounting on these derivative financial instruments.

Derivative financial instruments are recognized on the Balance Sheet at inception and removed when they expire or are terminated. On the inception, each derivative is recognized at fair value as either an asset or a liability on the Balance Sheet and changes in fair value are recognized in the train operations and fuel expenses. Derivative financial instruments with a positive fair value are reported as derivative financial instrument assets and derivatives with a negative fair value are reported as part of accounts payable and accrued liabilities.

L | MEASUREMENT UNCERTAINTY

The preparation of financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities as well as revenues and expenses and the disclosure of contingent assets and liabilities. The most significant estimates involve the recognition of liabilities and other claims against the Corporation, employee future benefits, future corporate taxes as well as the useful life of Property, Plant and Equipment. Actual results could differ from these estimates and such differences could be material.

M | *VIA PRÉFÉRENCE* PROGRAM

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's *VIA Préférence* frequent traveler reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities.

3 | ADOPTION OF NEW ACCOUNTING STANDARD

A | FINANCIAL INSTRUMENTS

In December 2001, the Accounting Standards Board issued Accounting Guideline (AcG-13) "Hedging Relationships," as amended. In June 2002, EIC-128, "Accounting for Trading, Speculative or Non-Hedging Derivative Financial Instruments," was also issued. AcG-13 establishes the criteria for identification, designation, documentation and effectiveness of hedging relationships for the purpose of applying hedge accounting. EIC-128 establishes that a freestanding derivative financial instrument that gives rise to a financial asset or financial liability and is entered into for trading or speculative purposes, or that does not qualify for hedge accounting under AcG-13 should be recognized on the Balance Sheet and measured at fair value, with changes in fair value recognized in income of the period. The Corporation adopted prospectively both AcG-13 and EIC-128 effective January 1, 2004.

As a result of applying the new accounting standards the Corporation recognized an unrealized gain of $4.9 million included in the train operations and fuel. The Balance Sheet impact of recognizing derivative financial instruments at fair value resulted in the recognition of a current asset of $3.9 million, a long-term asset of $2.9 million, a current liability of $1.4 million included in accounts payable and accrued liabilities and a deferred gain of $0.5 million which is included in deferred revenues and other credits. The deferred gain relates to derivative financial instruments that were outstanding at the beginning of the year and is amortized into earnings based on the original maturity date of the contract.

B | ASSET RETIREMENT OBLIGATIONS

Effective January 1, 2004, the Corporation retroactively adopted the method of accounting for asset retirement obligations set by the Canadian Institute of Chartered Accountant's section 3110, "Asset Retirement Obligations." The new rules apply to legal obligations associated with the retirement of tangible long-lived assets that result from the acquisition, construction, development or the normal operations of long-lived assets. The Corporation has assessed its exposure to any asset retirement obligations and has determined that it has none as at December 31, 2004 and December 31, 2003.

4 | PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2004			2003		
	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET
Land	5.0	-	5.0	5.0		5.0
Rolling stock	738.2	378.1	360.1	673.7	343.4	330.3
Maintenance buildings	179.9	116.3	63.6	178.0	107.9	70.1
Stations and Facilities	44.1	24.4	19.7	43.3	22.2	21.1
Infrastructure improvements	137.0	46.5	90.5	130.8	43.0	87.8
Leasehold improvements	112.8	82.3	30.5	107.7	77.2	30.5
Machinery and Equipment	33.7	27.5	6.2	31.9	26.4	5.5
Information systems	42.6	36.5	6.1	36.6	32.4	4.2
Other property, plant and equipment	20.0	19.1	0.9	19.9	19.0	0.9
	1,313.3	730.7	582.6	1,226.9	671.5	555.4
Projects in progress			25.3			93.0
Retired property, plant and equipment (at net realizable value)			2.1			3.4
			610.0			651.8

Projects in progress as at December 31, 2004, primarily consist of rolling stock for $21.1million (2003: $76.9 million) and improvements to infrastructure and information systems for $3.4 million (2003: $7.6 million).

5 | ASSET RENEWAL FUND

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets as well as up to $5 million of annual funding approved but not expended during the fiscal year to 2006.

The asset renewal fund includes the following investment instruments:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2004		2003	
	COST	MARKET VALUE	COST	MARKET VALUE
Government of Canada bonds	19.8	26.2	19.4	24.2
Other Canadian bonds and debentures	20.8	22.8	16.1	17.5
Pooled equity unit trust	57.7	67.6	54.8	59.6
Cash and short-term investments	12.4	12.4	14.4	14.4
	110.7	129.0	104.7	115.7

The Treasury Board has approved an amount of $39.5 million (2003: $39.5 million) to fund prior years' operating deficits and certain property, plant and equipment while the balance of the asset renewal fund of $71.2 million (2003: $65.2 million) represents the funds that are retained for future investments in property, plant and equipment.

The weighted average effective rate of return on bonds and debentures as well as short-term investments as at December 31, 2004 was 5.01% (2003: 5.18%) and the weighted average term to maturity as at December 31, 2004 is 8 years (2003: 9 years).

The market value of bonds and debentures, pooled equity unit trust and short-term investments is based on the current bid price at the Balance Sheet date.

The Corporation is subject to credit risk from its holdings of the asset renewal fund. The Corporation minimizes its credit risks by adhering to the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations* and the Corporate Investment Policy and by investing in high quality financial instruments.

8 | ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUED LIABILITIES

The Accounts payable and accrued liabilities include the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2004	2003
Accrued liabilities	31.5	17.1
Wages payable and accrued	25.6	22.6
Trade payables	22.6	19.3
Capital tax and sales taxes payable	4.0	12.7
Derivative financial instruments	1.4	
Current portion of Network Restructuring	0.8	3.1
Account payable to the Government of Canada	0.7	
Other	0.1	
	86.7	74.8

9 | EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation provides a number of funded defined benefit pension plans as well as unfunded post retirement and post-employment benefits that include life insurance, health coverage and self insured Workers' Compensation benefits, to all its permanent employees.

The defined benefit pension plans are based on years of service and final average salary.

Pension benefits increase annually by 50% of the increase in the Consumer Price Index in the 12 months ending in December subject to a maximum increase of 3% in any year.

The latest actuarial valuation for the post-retirement and post-employment unfunded plans was carried out as at December 31, 2004. The results of this valuation are recorded in the 2004 Financial Statements.

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 2001 by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries. The next actuarial valuation will be carried out as at December 31, 2004 and will be available in June 2005. The actuarial valuation of the Supplemental Executive Retirement Plan is carried out annually. The last actuarial valuation was carried out as at December 31, 2003.

Based on these actuarial valuations and projections to December 31, 2004, the summary of the principal valuation results, in aggregate, is as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2004	2003	2004	2003
ACCRUED BENEFIT OBLIGATION:				
Balance at beginning of year	1,260.6	1,192.0	29.5	27.9
Current service cost	14.7	14.0	4.0	4.0
Employee contributions	10.2	10.2	-	
Interest cost	74.4	76.6	1.7	1.8
Benefits paid	(78.8)	(66.9)	(6.1)	(5.0)
Plan amendments	-		0.2	
Actuarial (gain) loss	70.5	34.7	(1.8)	0.8
Accrued benefit obligation at end of year	1,351.6	1,260.6	27.5	29.5
FAIR VALUE OF PLAN ASSETS:				
Balance at beginning of year	1,370.1	1,217.8	-	
Actual return on plan assets	162.5	208.1	-	
Employer contributions	1.2	0.9	6.1	5.0
Employee contributions	10.2	10.2	-	
Benefits paid	(78.8)	(66.9)	(6.1)	(5.0)
Balance at end of year	1,465.2	1,370.1	-	

The percentage of the fair value of the total pension plan assets by major category as at December 31 was as follows:

	2004	2003
ASSET CATEGORIES:		
Equity securities (public market)	58.3%	57.6%
Fixed income securities (public market)	34.7%	34.4%
Private equity, hedge funds and other	5.7%	6.0%
Real Estate	1.3%	2.0%
	100.0%	100.0%

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2004	2003	2004	2003
RECONCILIATION OF THE FUNDED STATUS:				
Fair value of plan assets	1,465.2	1,370.1	-	-
Accrued benefit obligation	1,351.6	1,260.6	27.5	29.5
Funded status of plans - surplus (deficit)	113.6	109.5	(27.5)	(29.5)
Unamortized net actuarial losses (gain)	311.7	319.2	(0.3)	1.5
Unamortized past service costs	3.5	4.0	0.6	0.5
Unamortized transitional (asset) obligation	(282.9)	(315.4)	9.3	11.7
	145.9	117.3	(17.9)	(15.8)
Network Restructuring long-term liability	-	-	(1.4)	(1.9)
Accrued benefit asset (liability)	145.9	117.3	(19.3)	(17.7)
ELEMENTS OF DEFINED BENEFIT COSTS RECOGNIZED IN THE YEAR:				
Current service cost	14.7	14.0	4.0	4.0
Interest cost	74.4	76.6	1.7	1.8
Actual return on plan assets	(162.5)	(208.1)	-	-
Actuarial losses (gains)	70.5	34.7	(1.8)	0.8
Plan amendments	-	-	0.2	-
Elements of employee future benefits (income) costs before adjustment to recognize the long-term nature of these costs	(2.9)	(82.8)	4.1	6.6
Adjustments to recognize the long-term nature of employee future benefits costs:				
Differences between:				
Expected return and actual return on plan assets for the year	62.8	119.2	-	-
Actuarial (loss) gain recognized for the year and the actual actuarial loss on accrued benefit obligation for the year	(55.2)	(9.1)	1.7	(0.7)
Amortization of past service costs for the year and the actual plan amendments for the year	0.4	0.4	(0.1)	-
Amortization of transitional (asset) obligation	(32.5)	(32.5)	2.5	2.5
Defined benefit (income) costs recognized	(27.4)	(4.8)	8.2	8.4

The employee future benefits expense in the Statement of Operations and Retained Earnings includes the pension plans net income, the other benefit plans net costs as well as the adjustment of the network restructuring accrual of $(0.1) million (2003: $0.4 million).

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2004	2003	2004	2003
WEIGHTED-AVERAGE OF SIGNIFICANT ASSUMPTIONS:				
Accrued benefit obligation as at December 31:				
Discount rate	5.75%	6.00%	5.75%	6.00%
Rate of compensation increase	3.25%	3.00%	3.25%	3.00%
Benefit costs for the year ended December 31:				
Discount rate	6.00%	6.50%	6.00%	6.50%
Expected long-term rate of return on plan assets	7.50%	7.50%	-	
Rate of compensation increase	3.00%	3.50%	3.00%	3.50%
Assumed health care cost trend rates as at December 31:				
Initial health care cost trend rate	-		7.12%	5.93%
Cost trend rate declines to	-		3.37%	3.16%
Year ultimate rate is reached	-		2011	2007

SENSITIVITY ANALYSIS

Assumed health care cost trend rates have a significant effect on the amounts reported for the health care plans. A one-percentage-point change in assumed health care cost trend rates would have the following effects for 2004:

(IN THOUSANDS OF DOLLARS)	INCREASE	DECREASE
Total service and interest cost	21	(22)
Accrued benefit obligation	197	(178)

8 | CORPORATE TAXES

The future corporate tax liabilities result from temporary differences relating to the accrued benefit asset and the unrealized gain on derivative financial instruments less the tax benefits relating to losses carryforwards, contingencies, the accrued benefit liability, other long-term liabilities and property, plant and equipment net of the valuation allowance.

The corporate tax (recovery) expense is represented by the large corporation tax recovery of $1.9 million (2003: expense of $1.6 million).

9 | DEFERRED CAPITAL FUNDING

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2004	2003
Balance, beginning of year	674.9	644.8
Government funding for depreciable property, plant and equipment	20.2	82.4
Amortization of deferred capital funding	(59.4)	(52.3)
Balance, end of year	635.7	674.9

10 | SHARE CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares with no par value. As at December 31, 2004 and 2003, 93,000 shares at $100 per share are issued and fully paid.

11 | COMMITMENTS

A | The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate and computer equipment are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	
2005	8.8
2006	9.0
2007	9.1
2008	8.1
2009	2.1
Subsequent years proportionately to 2049	118.0
	155.1

B | As at December 31, 2004, the Corporation has outstanding purchase commitments amounting to $12.3 million consisting mainly of the completion of rolling stock projects.

C | The Corporation has entered into train service agreements for the use of tracks and control of train operations expiring on December 31, 2008.

D | The Corporation has issued letters of credit totalling approximately $21.8 million (2003: $20.1 million) to various provincial government workers' compensation boards as security for future payment streams.

12 | DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

At year-end the corporation had the following Swaps and Call Option for Heating oil:

DESCRIPTION	MATURITY DATE	AVERAGE FIXED PRICE PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD ('000'S)
Crude Swap	April 30, 2005	1.321	2,520,000	(293)
Crude Swap	December 31, 2005	0.737	7,560,000	3,803
Crude Swap	December 31, 2006	0.818	4,536,000	1,516
Crude Swap	December 31, 2007	0.800	4,536,000	1,250
				6,276

12 | DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS (Cont'd)

DESCRIPTION	MATURITY DATE	CAP PRICE PER U.S. GALLON (USD)	TRIGGER LEVEL PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)
Crude Call Option	December 31, 2005	1.140	1.450	3,696,000	172
Crude Call Option	December 31, 2006	1.065	1.450	2,520,000	155
					327

At year-end the Corporation had the following U.S. forward foreign exchange contracts convertible into Canadian dollars:

DESCRIPTION	MATURITY DATE	FORWARD RATE CAD/USD	NOTIONAL AMOUNT (USD)	FAIR VALUE CAD (000'S)
Foreign Exchange	Monthly in 2005	1.3140	5,570	(619)
Foreign Exchange	Monthly in 2005	1.2900	2,177	(191)
Foreign Exchange	Monthly in 2005	1.2680	1,565	(102)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.2900	2,117	(188)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.2773	357	(27)
				(1,127)

The fair value of the positive balance of the above derivative financial instruments at December 31, 2004 is $6.9 million and the negative balance is $1.4 million. The $1.4 million is included in "Account payable and Accrued liabilities" as a short-term derivative financial instrument liability.

Included in the "Train operation and fuel" expense is a gain of $10.3 million on derivative financial instruments.

The Corporation is exposed to credit risk in the event of non-performance by the counterparty to its derivative financial instruments but does not expect such non-performance as the counterparty is of high credit quality.

13 | FAIR VALUE OF FINANCIAL INSTRUMENTS

The estimated fair value of the recognized financial instruments, except for the asset renewal fund, approximates their carrying value due to their current nature.

14 | RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and these transactions are recorded at exchange value.

15 | CONTINGENCIES

A | The Canadian Transportation Agency (CTA) rendered a decision in October 2003 against the Corporation in favour of the Council for Canadians with Disabilities. The Corporation was directed to re-design and re-construct its Renaissance rail cars to remove certain undue obstacles to persons with disabilities.

In December 2003, the Corporation sought and obtained a stay of that decision from the Federal Court of Appeal and also sought and obtained leave to appeal the decision which was granted by Order of the Federal Court in March, 2004. The appeal was heard in November, 2004. The decision is under reserve.

If the CTA decision is upheld the cost of modifying the Renaissance cars would be significant. Management is of the opinion that this could cost between $50 million and $100 million an amount that would exceed funding approved by the Government of Canada for the Renaissance project. No provision has been made in the financial statements for the CTA decision.

B | The Corporation began a restructuring of its labour force in 1997 which resulted in the elimination of a number of positions. The changes became subject to various Canadian Industrial Relations Board (CIRB) decisions, mediations and arbitrations.

In May 2003, the CIRB rendered a decision directing the Corporation to pay back wages under certain circumstances to former conductors. The Supreme Court decided not to grant the Corporation leave to appeal a Federal Court of Appeal ruling supporting the decision of the CIRB.

The Corporation has made a provision for this estimated expense in its 2004 financial results.

C | The Corporation has performed an assessment of all of its operations and of all of its manned facilities in order to determine the environmental risks. The sites that are suspected to be contaminated will be further investigated in the coming years. Certain sites could eventually require decontamination measures or mitigation.

D | The Corporation is subject to claims and legal proceedings brought against it in the normal course of business. Such matters are subject to many uncertainties. Management believes that adequate provisions have been made in the accounts where required and the ultimate resolution of such contingencies are not expected to have a material adverse effect on the financial position of the Corporation.

16 | RECLASSIFICATION

The comparative financial statements have been reclassified from the statements previously presented to conform to the presentation of the 2004 financial statements.

CORPORATE DIRECTORY

Greg Black
Bracebridge, Ontario

Jacqueline L. Boutet
Montreal, Quebec

Alan Chapple
Toronto, Ontario

Anthony Friend*, Q.C.
Acting Chairman of the Board
Calgary, Alberta

Jean-Louis Hamel
Montreal, Quebec

Barbara Kane
Halifax, Nova Scotia

Wendy Kelly
Regina, Saskatchewan

Yvon LeBlanc, Q.C.
Bouctouche, New Brunswick

Marlene McGraw, CA
Brantford, Ontario

Donald Pettit
Vancouver, British Columbia

Timothy Reid
Toronto, Ontario

James J. Smith, FCA
Winnipeg, Manitoba

*Anthony Friend, Q.C., Acting Chairman of the Board and Paul Côté, Interim President and Chief Executive Officer and Chief Operating Officer are ex-officio members of each Committee of the Board

Paul Côté*
Interim President and Chief Executive Officer
and Chief Operating Officer

Christena Keon Sirsly
Chief Strategy Officer

J. Roger Paquette
Chief Financial Officer

Steve Del Bosco
Vice-President, Marketing

Mike Greenberg
Vice-President, Procurement,
Real Estate and Environment

Carole Mackaay
General Counsel and
Corporate Secretary

John Marginson
Vice-President, Capital Program
and Business Development

Denis Pinsonneault
Vice-President, Human Resources

COMMITTEES OF THE BOARD

Audit and Finance Committee

Marlene McGraw, CA, Chairman
Jacqueline L. Boutet
Anthony Friend, Q.C.
Jean-Louis Hamel
Barbara Kane
Donald Pettit
James J. Smith, FCA

Human Resources Committee

Donald Pettit, Chairman
Greg Black
Alan Chapple
Barbara Kane
Wendy Kelly
Yvon LeBlanc, Q.C.
Timothy Reid
James J. Smith, FCA

Investment Committee

Anthony Friend, Q.C., Chairman
Greg Black
Alan Chapple
Jean-Louis Hamel
Yvon LeBlanc, Q.C.
Marlene McGraw, CA

Corporate Governance Committee

Jean-Louis Hamel, Chairman
Jaqueline L. Boutet
Wendy Kelly
Yvon LeBlanc, Q.C.
Marlene McGraw, CA
Donald Pettit
Timothy Reid

Nominating Committee

Anthony Friend, Q.C., Chairman
Greg Black
Alan Chapple
Jean-Louis Hamel
Barbara Kane
Wendy Kelly
Timothy Reid
James J. Smith, FCA

VIA OFFICE LOCATIONS

Headquarters and Quebec
3 Place Ville-Marie
Suite 500
Montreal, Quebec
H3B 2C9
(514) 871-6000

Postal address
P.O. Box 8116
Station A
Montreal, Quebec
H3C 3N3

Atlantic
1161 Hollis Street
Halifax, Nova Scotia
B3H 2P6
(902) 494-7900

Ontario
65 Front Street West
Room 222
Toronto, Ontario
M5J 1E6
(416) 956-7600

West
146-123 Main Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 1A3
(204) 949-7447

1150 Station Street
Vancouver, B.C.
V6A 4C7
(604) 640-3700

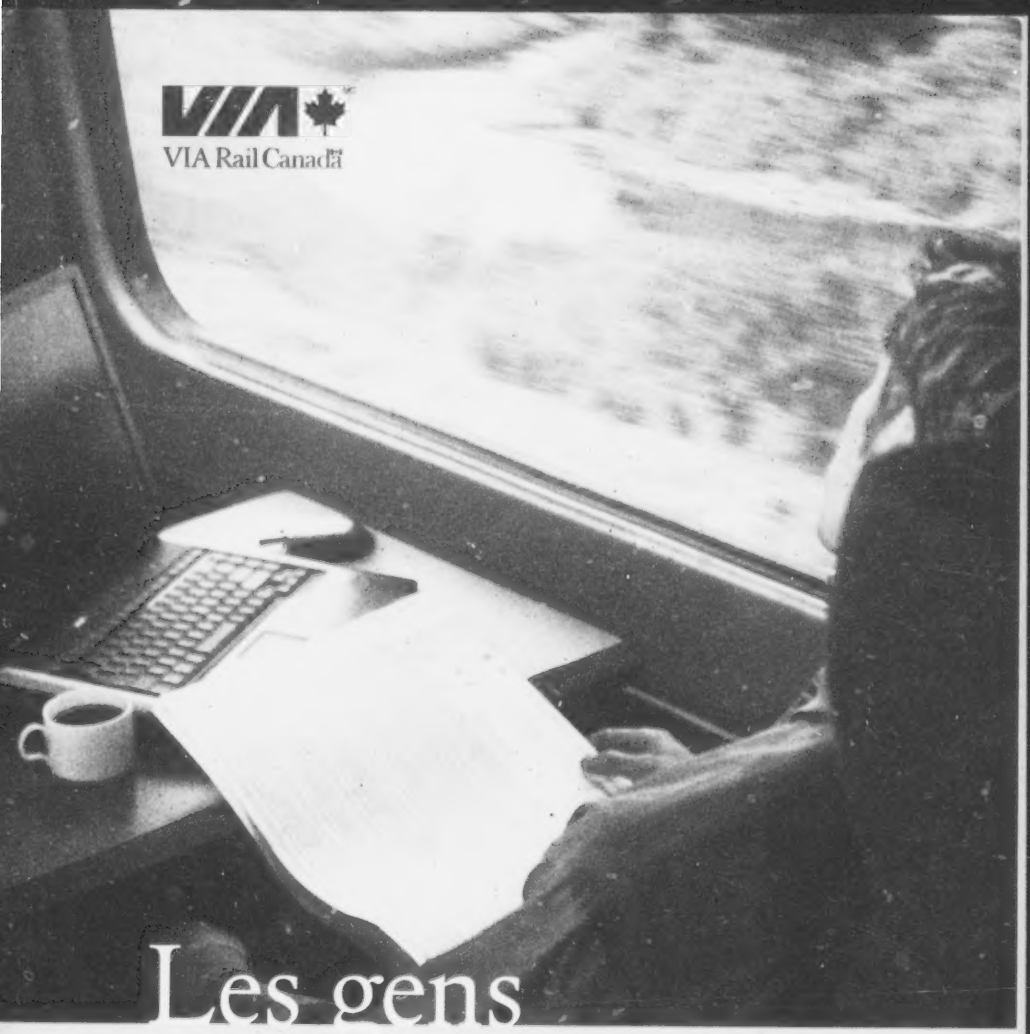
WEBSITE

www.viarail.ca

® REGISTERED TRADE MARK OWNED BY VIA RAIL CANADA INC.
™ TRADE MARK OWNED BY VIA RAIL CANADA INC.

DESIGN: WWW.EPICENTRE.QC.CA
PHOTOS: STUDIO SHOOT, JEAN-FRANÇOIS GRATTON
PRINTING: INTEGRIA

THIS DOCUMENT IS PRINTED ON PAPER RECYCLED FROM 100% POST-CONSUMER FIBER.



Les gens qui nous transportent

Rapport annuel 2004

TABLE DES MATIÈRES

Vue d'ensemble de la société	02
Message du Conseil d'administration	06
Message de la direction	10
La revue de l'année	14
Le Plan stratégique	16
Satisfaire les nouvelles demandes du marché	20
Repositionner le rail voyageurs dans l'Est	20
Miser sur nos forces	22
Un service de haute qualité et attentionné	23
Une nouvelle vision axée sur les gens	26
Un nouveau regard sur les compétences	26
Une gestion de l'environnement responsable	28
Système de gestion de l'environnement	29
Gestion du parc	29
Sûreté et Sécurité	30
Sécurité	30
Système de gestion de la sécurité	31
Gouvernance de l'entreprise	34
Commentaire et analyse de la direction	38
États financiers	42

LETTRE AU MINISTRE DES TRANSPORTS

L'honorable Jean-C. Lapierre, c.p., député
Ministre des Transports, Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je suis heureux de vous présenter le Rapport annuel de VIA Rail Canada inc. pour l'exercice prenant fin le 31 décembre 2004.

Le président et chef de la direction par intérim
et le chef de l'exploitation,

Paul Côté

Paul Côté

L'ANNÉE EN CHIFFRES

Les indicateurs financiers et statistiques d'exploitation clés ci-dessous résument le rendement de la société pour l'année 2004 avec les données comparatives pour les années 2000 à 2003.

	2004	2003	2002	2001	2000
Indicateurs financiers clés (EN MILLIONS DE DOLLARS)					
Produits	**259,5**	250,3	270,8	253,8	240,7
Charges en trésorerie [1]	**444,6**	431,4	424,2	416,9	410,6
Dépenses en immobilisations	**20,2**	77,4	98,4	146,7	45,9
Financement de l'État :					
Exploitation	**177,4**	181,1	153,7	163,3	170,3
Immobilisations	**20,2**	82,4	103,4	151,7	45,9
Total du financement de l'État [2]	**197,6**	263,5	257,1	315,0	216,2
Statistiques d'exploitation clés [3]					
Ratio des produits aux charges en trésorerie [%] [1]	**58,9**	58,5	64,5	61,5	59,5
Voyageurs (EN MILLIERS)	**3 887**	3 789	3 981	3 865	3 795
Voyageurs-milles (EN MILLIONS)	**851**	857	948	921	904
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	**20,8**	21,1	16,2	17,7	18,8
Rendement (CENTS PAR VOYAGEURS-MILLES)	**28,0**	26,8	26,6	25,3	24,0
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**6 771**	6 780	6 770	6 665	6 621
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**48 396**	48 682	48 262	46 102	45 121
Coefficient d'occupation moyen [%]	**53**	53	57	57	56
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**126**	126	140	138	137
Ponctualité [%]	**70**	73	84	85	83
Nombre d'employés actifs à la fin de l'exercice	**3 027**	3 051	3 054	3 013	2 958

1 Les charges en trésorerie utilisées dans le calcul du Ratio des produits aux charges en trésorerie, excluent l'amortissement des immobilisations corporelles, les frais de réorganisation, le couru comptable de rémunération, les gains non réalisés sur les instruments financiers dérivés, les charges de retraite et les avantages sociaux futurs.

2 Ce total exclut le financement interne du fonds de renouvellement des actifs de 7,7 millions de dollars en 2004 et inclut une contribution de 5 millions de dollars au fonds de renouvellement des actifs en 2001, 2002 et 2003.

3 Les statistiques d'exploitation clés sont non vérifiées.

VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ

VIA Rail Canada exploite les services nationaux de transport ferroviaire voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada. Notre mission, à titre de société d'État indépendante créée en 1977, consiste à offrir aux Canadiens des services voyageurs sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement. Nous la remplissons en assurant des services de qualité à notre clientèle, en maximisant nos recettes, en contrôlant nos coûts et en misant sur les points forts du rail voyageurs, l'un des modes de transport les plus sûrs, les plus fiables et les plus écologiques qui soient.

NOTRE VISION

Être, pour l'excellence des services, le chef de file des transporteurs canadiens de voyageurs.

NOTRE MISSION

Travailler ensemble pour que les Canadiens obtiennent en tout temps des services voyageurs sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement.

NOS VALEURS

Innovation : une entreprise axée sur la clientèle — dépasser les attentes de la clientèle, offrir un service de qualité tout en investissant dans le cadre d'une croissance responsable.

Respect : une entreprise responsable — travailler ensemble à bâtir des relations respectueuses et constructives avec toutes les parties prenantes de VIA.

Pertinence : un service public pertinent — collaborer avec nos partenaires (clients, fournisseurs, citoyens, gouvernements, etc.) pour offrir un réseau national de transport ferroviaire de voyageurs qui soit rentable et respectueux de l'environnement.

NOS SERVICES, D'UN OCÉAN À L'AUTRE

Nous exploitons plus de 480 trains par semaine, qui circulent sur 13 000 kilomètres de voies et qui relient au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif d'environ 3 000 employés, VIA a transporté en 2004 près de quatre millions de voyageurs sur près de 851 millions de voyageurs-milles.

Dans l'*Ouest canadien*, VIA assure, toute l'année et par tous les temps, des services de transport intervilles, y compris des liaisons vers les collectivités éloignées, ainsi que la liaison Toronto-Vancouver trois fois par semaine à bord du *Canadien* MD, le légendaire train transcontinental de l'Ouest.

Dans le *corridor Québec-Windsor*, les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables, de centre-ville à centre-ville, entre les plus grands centres d'affaires du Canada.

Dans les *provinces de l'Atlantique*, l'*Océan* MC, qui relie Montréal et Halifax six fois par semaine, offre le service accueillant de la classe *Alizés* MC. En outre, le *Chaleur* MC assure trois fois par semaine la liaison Montréal-Gaspé.

Dans *les régions rurales et éloignées*, VIA exploite des liaisons jugées essentielles par le Gouvernement pour répondre aux besoins de transport en région.

Pierre
Mécanicien de machinerie lourde
Montréal

C'est juste humain.

Nous faisons tout en notre pouvoir
pour que nos voyageurs aient l'esprit en paix.

MESSAGE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'année qui vient de se terminer a été une année atypique et pleine de défis pour la direction et le Conseil d'administration de VIA Rail. Dans l'ensemble, l'industrie du transport voyageurs a dû continuer de composer avec l'instabilité et l'incertitude frappant les marchés des voyages, et a connu une lente remontée depuis la baisse qui a marqué l'année 2003. Au même moment, les départs du président du Conseil et du président et chef de la direction ont engagé la direction de la société dans une longue période de transition.

Au cours d'une période de transition vitale comme celle-ci, n'importe quelle entreprise court le risque de perdre de vue ses activités quotidiennes et de manquer d'orientation stratégique dans ses exercices de planification pour l'avenir. Nous sommes fiers d'affirmer que ça n'a pas été le cas à VIA. En effet, la société est demeurée extrêmement vigilante et a affiché d'excellents résultats, grâce au remarquable travail d'équipe qui a coalisé les employés, la direction et le Conseil.

Les produits et l'achalandage ont connu une légère hausse comparativement à 2003. Les produits ont augmenté nettement plus rapidement que l'achalandage, grâce aux efforts que VIA n'a cessé de déployer pour augmenter ses profits en fournissant un service de première qualité propre au rail voyageurs. C'est ainsi que le rendement de VIA — les recettes générées par voyageur-mille — a atteint son plus haut niveau dans l'histoire de la société. Un contrôle rigoureux sur les coûts a également permis de réduire les dépenses directement liées aux opérations de 2004 comparativement à 2003. Réunis, rendement et contrôle des coûts ont permis de recouvrer jusqu'à 58,9 pour cent des dépenses, remettant VIA sur la voie de retrouver les niveaux atteints avant le fléchissement du marché. De plus, compte tenu du fait que les frais d'exploitation de l'exercice ont augmenté en raison d'une décision du Conseil canadien des relations industrielles liée à des événements de 1997, la société a affiché un rendement financier de premier ordre en 2004.

Le Conseil n'a pas perdu de vue la ponctualité, qui a continué de se détériorer en 2004, descendant jusqu'à un faible taux de 70 pour cent. L'amélioration de la fiabilité des services réguliers, essentielle au succès du rail voyageurs, constitue la première des priorités pour la clientèle. Étant donné que la plupart des questions liées à la performance sont issues de problèmes associés à la capacité de l'infrastructure dont VIA n'est pas maître, les améliorations importantes apportées à long terme exigeront une collaboration avec le rail marchandises, ainsi que des investissements destinés à accroître cette capacité. Simultanément, VIA fait tout ce qui est en son

pouvoir pour résoudre les questions de ponctualité au quotidien. Une vigilance déterminée et des efforts de gestion visant à réduire l'importance des retards des trains, lorsqu'ils se produisent, ont permis des améliorations en 2004. Dans l'ensemble, la durée des retards a diminué de 23 pour cent, allant jusqu'à une amélioration de 25 pour cent dans le cas des retards directement attribuables à VIA.

Bien que les chiffres reflétant le rendement quotidien évoluent dans la bonne direction, la capacité limitée de l'infrastructure demeure un défi sérieux qu'il faut relever pour assurer l'avenir du rail voyageurs.

Le Conseil est conscient de la responsabilité de VIA à l'égard de l'avenir du rail voyageurs. VIA, qui exploite ce service au nom du gouvernement du Canada, a la responsabilité d'assurer la croissance et le développement du service ferroviaire voyageurs au Canada de manière à servir au mieux les intérêts des Canadiens dans les années à venir.

Tout au long de 2004, la société s'est concentrée sur sa stratégie à plus long terme de fournir des services voyageurs pertinents, responsables et qui répondent aux besoins de la clientèle. Un certain nombre d'initiatives exposées dans ce rapport démontrent la façon dont VIA développe les forces du rail voyageurs pour en faire un service de grande qualité, efficace et respectueux de l'environnement. Nous sommes convaincus qu'un tel service jouera un rôle de plus en plus important dans la satisfaction des besoins en transport des Canadiens au XXI^{e} siècle.

Une bonne gouvernance d'entreprise demeurera essentielle si VIA veut remplir cette mission. Dans cette optique, le Conseil s'est activement consacré à l'élaboration et à la mise en œuvre des meilleures pratiques et procédures possibles.

En 2004, les membres du Conseil ont entrepris plusieurs initiatives très constructives visant à clarifier les rôles respectifs du Conseil et de la haute direction, consolidant ainsi l'excellent esprit d'équipe et de collaboration que l'on a pu observer tout au long de l'année. Nous avons étudié les possibilités de réorganiser les comités sous la responsabilité du Conseil dans le but d'améliorer leur efficacité. De concert avec le gouvernement du Canada, le Conseil s'est activement impliqué dans la mise en œuvre d'un nouveau processus de sélection, destiné à reconnaître les meilleurs candidats aux postes de président et chef de la direction et de président du Conseil en 2005.

Le Conseil est confiant que les efforts qu'il a déployés en 2004 contribueront à maintenir une gestion efficace et responsable du service ferroviaire voyageurs national pour le futur.

André
Préposé principal aux services
Toronto

C'est juste humain.

Nous tenons à ce que nos voyageurs se sentent non seulement bien reçus, mais toujours les bienvenus.

MESSAGE DE LA DIRECTION

La stratégie de VIA consiste à centrer son attention sur les forces du rail voyageurs : fournir un service d'une valeur exceptionnelle qui réponde aux besoins des Canadiens et proposer une expérience de voyage d'une qualité que seul le train peut offrir. En 2004, c'est cette stratégie qui nous a permis de surmonter une année très difficile.

Confrontés à un marché du voyage au ralenti et à une concurrence féroce pour la clientèle, nous avons résisté à la tentation de nous engager dans une guerre des tarifs avec les transporteurs aériens à rabais. Nous avons plutôt lancé notre campagne très novatrice «C'est juste humain», et travaillé avec nos employés, afin de décrire aux clients ce qui les attend s'ils choisissent le rail voyageurs : le confort, la détente et un service personnalisé et attentionné prodigué par un personnel à l'écoute qui comprend les besoins des voyageurs.

Nous avons travaillé dur pour dépasser les attentes de nos clients, misant sur le raffinement des produits, comme l'essai de l'Internet sans fil pour les voyageurs d'affaires à bord des trains du Corridor. Nous avons restructuré les responsabilités interfonctionnelles en matière de gestion pour assurer des services plus rapides et plus efficaces aux voyageurs et aux collectivités que nous desservons. Nous avons travaillé main dans la main avec nos partenaires du rail marchandises pour réduire au minimum les retards de trains attribuables à la capacité limitée de l'infrastructure que nous partageons.

À la grandeur de l'entreprise, la créativité et l'imagination dont les gens de VIA ont fait preuve ont permis au rail voyageurs de poursuivre sa progression. Des façons à la fois nouvelles et novatrices de réduire les coûts, tout en élevant la valeur, nous ont préparé à revoir, de manière vraiment créative, comment le rail voyageurs pourrait mieux servir le Canada à l'avenir. Avec la célébration du centenaire de l'*Océan*, le train de VIA qui effectue la liaison Montréal-Halifax et qui est le train de voyageurs baptisé et à horaire régulier à avoir roulé le plus longtemps dans l'histoire du Canada, les gens de VIA ont préparé la renaissance de ce service en 2005 : une nouvelle conception du rail voyageurs pour les provinces maritimes destinée à répondre aux besoins de cette région de l'est du Canada au XXI^{e} siècle.

Nous nous sommes penchés sur certains défis à long terme auxquels le système de transport canadien est confronté dans l'ensemble. À une époque où la sûreté et la

sécurité sont au premier plan des préoccupations des voyageurs, le Système de gestion de la sécurité de VIA a fait l'objet d'une vérification complète par Transports Canada, et, suivant les recommandations de spécialistes en sécurité internationale et antiterrorisme, des améliorations ont été apportées à notre Plan directeur de sûreté. À l'instar du gouvernement du Canada qui s'est engagé à ratifier le Protocole de Kyoto, VIA a poursuivi des objectifs environnementaux clés, renforçant sa position de moyen de transport public le plus écologique au pays. Et nous continuons à collaborer avec d'autres modes de transport pour rehausser l'efficacité du système de transport public, par le biais de nos liaisons intermodales avec des compagnies d'autocars, des transporteurs aériens et les responsables du transport urbain partout au pays.

Dans les années à venir, le succès que connaît VIA dans le traitement de ces questions servira bien le Canada. Par exemple, on ne peut réduire de façon durable l'impact environnemental du transport et la congestion de la circulation urbaine sans fournir aux Canadiens des solutions préférables à l'utilisation de leur voiture. Le rail voyageurs est le seul moyen de transport en commun qui détient ce pouvoir à grande échelle. Et l'expérience nous a appris que si on leur offre un service de transport ferroviaire efficace et rapide, les gens choisissent le train.

Cependant, ce choix repose et reposera toujours sur le talent que nos gens investissent dans leur travail. Nous savons qu'ils représentent notre plus grande force et qu'ils nous donnent l'avantage sur nos concurrents dans le domaine du transport voyageurs. Le succès du rail voyageurs émane précisément de ces personnes qui travaillent passionnément à cette réussite.

Et, en 2004, nous avons amorcé une transformation complète de la société afin d'aviver et entretenir plus que jamais cette passion. Chacun des aspects de la façon dont nous recrutons, formons et rétribuons les membres du personnel est repensé, afin de mettre le meilleur de leurs compétences au service des voyageurs. Nous croyons sincèrement que cette démarche, décrite plus en détail dans ce rapport, est une approche de gestion des ressources humaines stratégiques à la fois novatrice, réceptive et ciblée.

À l'aube de l'année 2005, VIA progresse avec confiance, et sa vision de l'avenir est claire : être, pour l'excellence des services, le chef de file des transporteurs canadiens de voyageurs.

Langis
Chef
Montreal

C’est juste
humain.

La revue de l'année

Exploiter un service voyageurs moderne au Canada n'est pas une mince affaire. L'industrie canadienne du tourisme et des voyages, dans l'ensemble, traverse une période de changements profonds et ce, dans un environnement riche en défis. Pour l'industrie en général, 2003 a été une des années les plus difficiles de l'histoire. Les prévisions annonçant une relance du marché en 2004 se sont révélées trop optimistes, et la concurrence pour la recherche de nouveaux clients a été plus féroce que jamais.

Parallèlement, les besoins et les attentes de ces clients changent aussi. Les voyageurs, de plus en plus raffinés, ont des attentes très élevées, non seulement au plan de l'efficacité du transport lui-même — se déplacer du point A au point B — mais également à celui du niveau de service qu'ils vont recevoir tout au long du voyage. La technologie mobile sans fil a engendré de nouvelles perspectives quant à la façon de combiner travail et vie familiale pendant les déplacements. Avec les technologies de l'Internet et de l'information, les attentes concernant un service à la clientèle plus rapide et pratique, et un accès à des choix de voyages personnalisés sont plus élevées.

Au même moment, les événements qui ont marqué la scène internationale ont plus que jamais placé la sûreté et la sécurité en tête de liste des préoccupations des voyageurs. Une sensibilisation croissante aux impacts du transport sur l'environnement a eu pour effet d'accroître la demande pour une gestion responsable à l'égard de l'environnement de la part de tous les moyens de transport de voyageurs.

Dans notre cadre d'activités, la réussite repose sur la pensée créative et la recherche de nouveaux moyens de prévoir les besoins de la clientèle et de les satisfaire, de faire en sorte que le voyageur bénéficie d'une valeur ajoutée et d'offrir cette valeur jour après jour, sans relâche. VIA a relevé ce défi en 2004, s'assurant que le rail voyageurs est à la hauteur des besoins des Canadiens d'aujourd'hui et conforme aux besoins du Canada de demain en matière de transport.

Approuvé par le Conseil d'administration en 2004, le Plan stratégique de VIA a maintenu le cap sur l'orientation créative de la société en 2004. Ce Plan renferme des objectifs clairs qui nous permettent d'aligner nos activités et nos initiatives sur les objectifs à long terme de la société au chapitre du rail voyageurs.

LA SÉCURITÉ

Nous assurer que nos collègues, nos clients et toute personne en contact avec VIA Rail Canada se retrouvent dans un environnement sécuritaire.

Le Système de gestion de la sécurité de VIA, dont les vérificateurs de Transports Canada ont vanté les mérites en 2004, a été reconnu comme étant un modèle pour l'industrie. Pour assurer la sécurité de nos activités, nous avons mis en œuvre un Plan directeur de sûreté pour la société, ainsi qu'une vaste série de nouvelles mesures de sécurité, établis en collaboration avec des experts en sécurité internationale et antiterrorisme. Un nouveau programme de communications nous permet de nous assurer que nos employés demeurent vigilants et conscients des questions de sûreté en tout temps.

LES GENS

Travailler ensemble à créer un environnement de travail qui favorise un engagement total à l'égard de la réussite de VIA.

En 2004, nous avons amorcé une restructuration complète des Ressources humaines, comprenant une nouvelle approche de gestion des ressources humaines stratégiques fondée sur notre vision des gens à VIA : une vision qui ira chercher le meilleur de nos gens, pour aligner nos talents avec les besoins futurs du rail voyageurs.

LE SERVICE

Offrir constamment à nos clients d'excellentes expériences de voyage.

Au cours du dernier trimestre de 2004, l'indice de satisfaction exprimé par notre clientèle a atteint son plus haut niveau en quatre ans. Dans l'ensemble, le service a continué à répondre aux attentes du client, voire à les dépasser, dans 97 pour cent des cas.

La fiabilité au chapitre de la ponctualité est essentielle au maintien de ce haut taux de satisfaction chez nos clients. VIA a multiplié les efforts afin de réduire les retards des trains, misant sur une étroite collaboration avec le rail marchandises pour résoudre les conflits d'horaire et d'exploitation survenant au quotidien. Des options plus durables pouvant mener à une fiabilité constante sont actuellement à l'étude.

LA CROISSANCE

Être le premier choix des voyageurs dans tous les marchés desservis par VIA.

Sur les marchés de voyage actuels, une croissance constante et durable repose plus que jamais sur notre habileté à exploiter les aspects du rail voyageurs qui nous distinguent de nos concurrents. Tout au long de l'année, nous avons centré notre attention sur l'identification, le développement et le marketing des atouts propres au rail voyageurs, afin de répondre aux besoins des voyageurs.

L'ENVIRONNEMENT

Répondre aux besoins de nos clients en visant le développement durable et le respect de l'environnement.

La politique environnementale de VIA reconnaît l'importance de sensibiliser ses employés, ses fournisseurs, ses clients et ses partenaires à l'égard de l'environnement. Notre Système de gestion de l'environnement (SGE), qui englobe les politiques, les programmes et les procédures liés à l'environnement, est désormais accessible en ligne aux employés. Les employés des centres de maintenance ont été les premiers à recevoir la formation sur le SGE, et la formation des autres employés sédentaires ainsi que du personnel à bord a débuté en 2004.

L'ENTREPRENEURIAT

Viser l'autosuffisance en réduisant la part du financement public dans nos activités d'exploitation et financer les nouvelles immobilisations grâce aux économies réalisées.

Nous avons poursuivi la réduction du financement en ayant recours à une stratégie qui allie réduction des coûts et croissance des revenus. Les coûts d'exploitation en 2004, exception faite du règlement du CCRI, ont légèrement chuté par rapport à 2003. Au chapitre des revenus, nous avons mis l'accent sur un rendement accru en générant des revenus plus élevés par voyageur-mille. Les projets de conception et de développement de produits amorcés en 2004 auront pour effet d'accroître le rendement au cours des années à venir.

Bach-Mai
Analyste-programmeur
Montréal

C'est juste humain.

Nous mettons tout en œuvre pour que nos clients puissent toujours se brancher sur l'information dont ils ont besoin, quand ils en ont besoin.

La nature même du marché du transport est en mutation, particulièrement dans l'est du Canada et dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto. Tout au long de 2004, ces marchés ont été le théâtre d'une concurrence et de guerres de tarifs féroces avec l'avènement de nouveaux services aériens économiques. Dans bien des cas, ces services ont fait d'importantes percées dans les marchés traditionnels de VIA. Par contre, l'évolution des marchés a ouvert à VIA Rail de nouvelles possibilités en lui permettant de rajuster son tir et de mettre l'accent sur les forces du rail voyageurs, afin de répondre aux besoins des clients par des moyens que les autres services de transport de voyageurs ne peuvent imiter.

REPOSITIONNER LE RAIL VOYAGEURS DANS L'EST

Dans l'est du Canada, le rail voyageurs constitue un moyen de transport essentiel depuis plus d'un siècle. Cependant, la demande pour les services ferroviaires voyageurs traditionnels ne cesse de diminuer depuis de nombreuses années. En 2003, le déclin de la demande s'est accéléré, et l'achalandage de l'*Océan* a chuté de 30 pour cent par rapport à l'an 2000. Cette tendance à la baisse s'est maintenue en 2004.

Un tel déclin est principalement attribuable à la concurrence des transporteurs aériens à rabais. En matière de prix, de rapidité et de fréquence des départs, le rail ne peut tout simplement pas rivaliser avec le service de transport de base offert aujourd'hui par les sociétés aériennes.

Malgré cela, le rail voyageurs n'en demeure pas moins une option de transport importante pour plusieurs collectivités desservies par l'*Océan*. C'est pourquoi nous nous sommes engagés à trouver de nouveaux moyens d'améliorer le rendement financier de ce service. En 2004, nous avons effectué un vaste sondage auprès de nos forfaitistes, de nos clients et de nos employés pour trouver de nouveaux moyens d'adapter le rail voyageurs à l'évolution du marché dans l'est du Canada, et de meilleurs moyens de répondre aux besoins de cette région.

Le sondage nous a appris qu'il existe une demande importante pour des services touristiques de haute qualité dans les provinces maritimes. Dans la mesure où un service apporte à la clientèle une expérience de voyage exceptionnelle — le genre d'expérience que l'on ne peut vivre à bord d'un avion ou d'un autocar — ce service

a sa place dans l'industrie touristique régionale. Tout en maintenant son rôle au sein du système de transport régional, un service touristique à rendement élevé susciterait une croissance importante des produits voyageurs, laquelle contribuerait à réduire les coûts associés à un service de transport intervilles offert toute l'année.

VIA a ainsi décidé de repositionner l'*Océan* afin d'occuper ce créneau du marché. La nouvelle classe *Alizés* offrira aux voyageurs un service à la clientèle attentionné et une expérience unique d'apprentissage qui répondra à leurs besoins. Les activités disponibles à bord incluront des volets d'apprentissage enrichissants dont le contenu instructif et divertissant fera le lien avec la culture, l'histoire et la géographie de la région. L'expérience culinaire renforcera le lien culturel en ayant recours à une cuisine d'inspiration régionale et à un service personnalisé et animé. De plus, la décoration des nouvelles voitures Renaissance reflétera les thèmes et la culture des Maritimes.

Notre objectif consiste à créer une expérience qui plonge le voyageur, dès l'embarquement, dans la riche atmosphère des Maritimes, atmosphère qu'un service de haute qualité préservera tout au long du trajet. Nous transformerons ainsi un service de transport de base en un service touristique et de transport viable, empreint de l'héritage de l'Est du Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, un service aligné de façon unique sur le marché, et qu'aucun concurrent ne peut offrir.

Ce service redéfini sera adopté en juin 2005. D'ici 2008, il devrait permettre à VIA d'augmenter ses revenus, dans l'Est, de 62 pour cent par rapport à 2003.

Ce projet est semblable au repositionnement très réussi du service offert à bord du *Canadien*, effectuant la liaison Toronto-Vancouver, dans les années 1990. L'introduction de la classe *Bleu d'Argent*[MC], un service touristique de haut niveau offert dans l'Ouest, a immédiatement été saluée par la clientèle, et le rendement financier des services offerts dans cette région s'est amélioré. La demande a même souvent dépassé la capacité du service. En 2004, les Liaisons de l'Ouest de VIA ont enregistré la plus forte hausse de revenus de tous les services de VIA. L'équipe des Liaisons de l'Ouest surveillera de près la mise en œuvre du nouveau service dans l'Est et s'appuiera sur cette expérience pour améliorer encore davantage son service en classe *Bleu d'Argent*.

MISER SUR NOS FORCES

Le rail voyageurs a également dû affronter la concurrence des transporteurs aériens dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto. Leurs tarifs à rabais et la fréquence de leurs départs ont causé une érosion du marché de VIA, particulièrement auprès des voyageurs d'affaires.

Certes, il n'est pas assuré que ce marché ait la capacité de soutenir, à long terme, le niveau actuel de services aériens ; il est clair, cependant, que les transporteurs aériens proposent un service très différent du rail voyageurs — un moyen de transport offrant le strict nécessaire et ne pouvant rivaliser avec le confort et le service personnalisé que l'on retrouve à bord des trains.

Nous croyons que le rail voyageurs a sa place sur le marché. Il propose des déplacements rapides, de centre-ville à centre-ville, entre les grands centres urbains, en plus de desservir de nombreuses collectivités plus petites le long du trajet. Les personnes qui voyagent à bord de nos trains, plus particulièrement les gens d'affaires, aiment bien rendre plus productif leur temps de déplacement. Ils profitent d'avantages comme l'accès à Internet sans fil offert à bord des trains, les prises pour portables, la possibilité d'utiliser les téléphones cellulaires ou même de tenir des réunions d'affaires tout en voyageant dans le plus grand confort. D'autres clients sont ravis de pouvoir tout simplement s'allonger et relaxer. Et, qu'ils voyagent par affaires ou non, tous nos clients apprécient le service personnalisé et attentionné qui a valu à VIA la renommée de chef de file du rail voyageurs à l'échelle internationale.

Au printemps 2004, nous avons lancé la campagne novatrice de marketing «C'est juste humain», mettant en évidence les avantages uniques offerts par le rail voyageurs. Pour leur part, les employés ont redoublé d'efforts pour permettre aux clients de profiter de ces avantages de façon constante et pour améliorer encore davantage la qualité du service. De fait, ces efforts produisent des résultats positifs, et nous croyons qu'ils continueront de ramener des clients au rail voyageurs en 2005.

UN SERVICE DE HAUTE QUALITÉ ET ATTENTIONNÉ

Pour conserver sa place sur le marché, VIA doit continuellement trouver des moyens d'améliorer le service à la clientèle dans toutes les régions du Canada. C'est l'avantage clé qui permet au rail voyageurs de se démarquer de la concurrence. Un avantage qui se manifeste dès le premier contact avec le client — au téléphone, dans nos gares ou avec notre très populaire site Web — aussi bien qu'avec notre service à bord des trains.

De nombreux clients nous ont demandé un accès rapide et pratique à l'information sur les trains, aux réservations et à la billetterie. Les 33 bornes de billetterie libre-service que nous avons installées dans les gares du Corridor en 2003 ont connu un très grand succès, et nous continuons de chercher d'autres moyens de rendre ces options libre-service faciles d'accès aux clients qui souhaitent utiliser ce service. Par ailleurs, nous avons continué d'améliorer notre site Web, en offrant notamment l'assistance personnalisée directe d'un préposé quand le client en fait la demande. L'amélioration continue de la gestion des ventes par téléphone nous a permis de rehausser encore davantage la qualité du service, en plus de réduire les coûts.

En 2001, la mise sur pied de nos équipes régionales interfonctionnelles a rapproché les processus décisionnels des marchés et des clients que nous desservons, tout en améliorant la capacité de VIA de s'adapter aux nouveaux besoins des voyageurs. Des sessions de travail ciblées avec l'équipe de direction ont permis de clarifier et de réaligner les rôles et les responsabilités de ces équipes en 2004, en plus d'accélérer la réaction aux préoccupations des clients et la mise en œuvre des initiatives de ces équipes.

Les employés en contact direct avec les clients ont eu droit à un suivi dans le cadre de l'excellent programme de formation de VIA intitulé «Atteindre l'excellence dans le service à la clientèle», qui a été mis sur pied en 2004. Au même moment, VIA a commencé à mettre l'accent sur les «compétences non techniques», comme l'attitude, la communication, la planification, l'entregent et l'organisation.

Perry
Mécanicien de locomotive
Montréal

C'est juste
humain.

Nous faisons tout pour assurer le confort de nos voyageurs.

L'engagement profond de nos employés a permis à la renaissance du rail voyageurs de devenir un succès. Notre Plan stratégique accorde toujours la priorité aux gens, créant ainsi un environnement qui favorise un engagement passionné à l'égard de la réussite de VIA. Les efforts investis pour communiquer la vision, les valeurs et les objectifs stratégiques de VIA, ainsi que pour tenir nos employés informés des défis commerciaux et du rendement de l'entreprise ont été améliorés et continueront de l'être. Les récents changements organisationnels, dont le remaniement des équipes interfonctionnelles de VIA, ont fourni aux employés de nombreuses occasions de mettre à profit leurs connaissances et leurs compétences professionnelles afin de mieux servir notre clientèle.

UN NOUVEAU REGARD SUR LES COMPÉTENCES

En 2004, nous avons décidé d'étendre notre vision axée sur les gens à VIA Rail en mettant sur pied un projet de transformation du département des Ressources humaines, qui permettra à ce service de passer d'un rôle pratiquement administratif à un rôle beaucoup plus stratégique — en assumant la gestion des compétences de la société. Ce nouveau rôle revêt une importance particulièrement significative au moment où nombre d'employés de VIA — et par le fait même nos compétences — seront bientôt admissibles à la retraite.

Cette transformation se traduira par la mise sur pied d'un nouvel outil Ressources humaines en ligne qui permettra au personnel d'assumer son rôle administratif de façon plus efficace. Par exemple, les employés pourront accéder directement, en ligne, à l'information sur les politiques. Une fois que la technologie nécessaire à l'accomplissement des tâches administratives sera en place, il faudra offrir un nouveau type de service, dont l'objectif sera d'aider les employés à contrôler davantage le développement de leur carrière à VIA, leur permettant ainsi de contribuer pleinement à l'avenir du rail voyageurs.

Nous voulons aider les employés et les chefs à créer des liens plus solides entre leurs compétences, leurs aspirations professionnelles, et les objectifs stratégiques de la société. Une fois le projet de transformation des Ressources humaines achevé, tout le personnel de VIA aura directement accès à des renseignements tels que les priorités commerciales courantes et les objectifs futurs de VIA. Une vaste gamme de nouveaux outils, procédures et documentation aidera les employés à passer en revue leurs compétences et leurs objectifs professionnels afin de les harmoniser avec leurs objectifs personnels et avec les besoins de la société pour les trois, cinq ou dix prochaines années. Ils pourront alors tracer le profil de leur propre carrière à l'aide d'un choix d'options personnalisées pour leur formation, leur croissance et leur perfectionnement à VIA Rail.

Le personnel de gestion a amorcé en 2004 sa formation relativement à l'utilisation de nouveaux outils lui permettant de se fixer des objectifs tant personnels que collectifs, tout en établissant des liens précis entre les objectifs opérationnels à court terme et les objectifs stratégiques à plus long terme de la société. Le département des Ressources humaines aide le personnel de gestion à harmoniser l'établissement de ses objectifs avec les plans de formation, d'apprentissage et de perfectionnement offerts aux employés, ainsi qu'avec les évaluations et la gestion du rendement. De plus, de nouveaux outils d'apprentissage électronique permettront à notre personnel d'avoir accès à une plus vaste gamme de possibilités de perfectionnement à l'aide d'une formation axée directement sur les objectifs de rendement et les objectifs stratégiques de VIA.

Une révision complète de la rémunération, des prestations de retraite, des avantages sociaux, ainsi que du Programme de reconnaissance des années de service, effectuée en 2004, a permis d'analyser la façon dont les récompenses accordées aux employés pourraient être plus étroitement liées à la stratégie de l'entreprise, en encourageant les efforts qui contribuent le plus efficacement à la réussite de VIA Rail.

La planification de l'embauche et de la relève fait également l'objet d'un examen plus stratégique. Le service des Ressources humaines a identifié des postes clés, les compétences de base exigées pour occuper ces postes, ainsi que la formation nécessaire aux employés pour accéder à ces postes au moment opportun. Au moment de l'embauche de nouveaux employés, en plus de pourvoir à des postes particuliers, VIA mettra l'accent sur le recrutement de candidats répondant aux besoins à long terme de VIA, des gens susceptibles de contribuer, en fin de compte à la réussite de VIA.

La transformation des Ressources humaines constitue un projet à long terme qui s'étalera sur plusieurs années. Notre vision axée sur les gens est au cœur même de cette transformation — une vision par laquelle chacun peut mettre sa créativité, son intelligence et ses idées novatrices au service d'un travail enrichissant et de l'avenir du rail voyageurs — et fera partie intégrante de notre planification stratégique au cours des années à venir.

UNE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT RESPONSABLE

Les services ferroviaires voyageurs sont l'un des moyens de transport public les plus respectueux de l'environnement. VIA est d'avis que l'amélioration des services ferroviaires au chapitre de l'environnement présente un potentiel énorme, qui pourra être développé par un travail constant d'amélioration de ses activités courantes et par l'exploration de nouvelles avenues lui permettant d'étendre son rôle de protection de l'environnement du Canada et de la santé des Canadiens.

En 2003, nous avons officiellement adopté un objectif environnemental dans le cadre de notre Plan stratégique. Cependant, VIA avait depuis longtemps mis en place des pratiques et des procédures respectueuses de l'environnement. Par exemple, les centres de maintenance ont été les pionniers du mouvement environnemental à VIA. Ils ont été les premiers à adopter une politique écologique et à instaurer un système de gestion de l'environnement (SGE), qui leur a valu la certification ISO 14001.

Les rapports sur l'environnement font maintenant partie intégrante du cadre de gestion et d'imputabilité de l'entreprise. Le vice-président de VIA responsable de l'environnement doit tenir le Conseil d'administration, la haute direction et les employés informés en ce qui concerne les initiatives environnementales en cours.

POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE

VIA Rail Canada inc., la société ferroviaire voyageurs nationale du Canada, se consacre à la satisfaction des besoins actuels et futurs du rail voyageurs **DE FAÇON RESPONSABLE ET DURABLE POUR L'ENVIRONNEMENT**.

VIA Rail reconnaît l'importance de **SENSIBILISER À L'ENVIRONNEMENT** ses employés, ses fournisseurs, ses clients et les collectivités associées et s'engage **À AMÉLIORER CONSTAMMENT** sa performance environnementale en veillant à :

ASSURER L'OBSERVATION des lois et règlements gouvernementaux applicables ;

ÉVALUER ET GÉRER les incidences environnementales de ses activités ; et

ÉTABLIR DES OBJECTIFS ET DES CIBLES EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT, ainsi que des **PROGRAMMES DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT** connexes relativement aux incidences environnementales de ses activités, propriétés et services.

SYSTÈME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

Le manuel sur le Système de gestion de l'environnement de VIA (SGE) explique en quoi consiste l'engagement que la société a pris d'exploiter l'entreprise d'une manière responsable et respectueuse de l'environnement. Il renferme la politique environnementale de VIA Rail, ainsi que les exigences et procédures mises en place par VIA pour atteindre ses objectifs environnementaux. Le système comme tel a été mis en œuvre à la fin de 2003, tandis que le manuel a été transmis à tous les gestionnaires en juin 2004.

Le manuel sur le Système de gestion de l'environnement comprend une section intitulée «Formation et sensibilisation», qui recommande que tous les employés suivent une formation couvrant les aspects environnementaux liés à leurs rôles et à leurs responsabilités. La formation a débuté à l'automne 2004.

Un comité de planification environnementale permanent interfonctionnel a été créé. Il doit examiner de façon périodique l'application du système et agit comme conseiller pour l'élaboration, la mise en place et l'amélioration continuelle du système. Le comité surveille aussi le rendement, propose et planifie des initiatives, favorise la sensibilisation envers l'environnement et agit comme liaison avec les organismes externes. Les membres du comité représentent tous les services de la société.

De plus, VIA a élaboré un programme d'évaluation environnementale qui permet aux employés d'évaluer la conformité des installations de VIA aux exigences environnementales et aux meilleures pratiques de gestion. Les résultats des sondages d'évaluation effectués sont transmis aux gestionnaires concernés afin qu'ils puissent les analyser et prendre les mesures qui s'imposent.

GESTION DU PARC

Les efforts que nous avons déployés depuis les années 1990 pour moderniser l'équipement vieillissant ont eu une incidence importante sur l'atteinte de nos objectifs environnementaux. Des systèmes de réservoir modernes à rétention complète ont été installés dans tous les trains exploités dans le corridor Québec-Windsor. Ces systèmes sont également en cours d'installation dans toutes les voitures utilisées pour les services transcontinentaux et en régions éloignées. De plus, en rendant l'exploitation plus efficace, nous avons pu réduire considérablement la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre (GES). Depuis 1990, la consommation générale de combustible a baissé de plus de 1/5 par mille-voyageur.

En 2002, nous avons fait l'acquisition de 21 nouvelles locomotives General Electric P-42. Ces locomotives ont été construites conformément aux normes de l'Agence de protection de l'environnement américaine, et ont augmenté de façon significative l'efficacité des activités de VIA.

VIA continue également à utiliser des locomotives d'un modèle plus ancien, les General Motors F-40. La société a émis un appel d'offres pour la remise à neuf de ces locomotives. Cette remise à neuf incluerait l'installation d'un nouveau système permettant d'arrêter automatiquement les moteurs durant l'attente et de les chauffer avec une source d'alimentation à quai en hiver. Un tel système réduirait la consommation de combustible en diminuant le temps de ralenti, réduisant ainsi les émissions.

Tous les employés et cadres de VIA Rail s'accordent à dire que la sûreté et la sécurité sont des préoccupations de premier ordre pour les voyageurs. Le rail voyageurs est largement reconnu comme étant le moyen de transport public le plus sécuritaire et devient une alternative de plus en plus attirante pour les Canadiens conscients des dangers occasionnés par les déplacements sur les autoroutes bondées. Nous sommes fiers du rendement de VIA au chapitre de la sûreté et sommes particulièrement attentifs aux inquiétudes liées à la sûreté.

SÉCURITÉ

En raison des récents événements survenus dans le monde et de la crainte constante du terrorisme, l'attention que nous portons à la gestion de la sûreté s'est encore accrue. Nous avons adopté une vaste gamme de mesures afin d'atténuer les risques et les menaces potentiels et pour nous assurer que tous les membres de la société exercent une vigilance soutenue au chapitre de la sécurité.

Nous avons mis sur pied un Plan directeur de sûreté qui identifie les mesures à prendre pour protéger l'entreprise, ses employés et ses clients contre des actes externes visant à causer des blessures ou des sinistres. VIA informe régulièrement tous ses employés des principaux éléments du plan et des problèmes liés à la sûreté. Nos communications avec le personnel ont notamment pour objectif d'accroître la sensibilisation des employés à l'égard de la sûreté et d'assurer une vigilance constante dans toute l'entreprise.

Après avoir effectué une analyse complète des mesures de sécurité, avec l'aide d'experts de la sécurité internationale et de l'antiterrorisme, VIA a apporté un certain nombre d'améliorations visant à accroître la sécurité et à consolider ses réseaux de partage de renseignements avec d'autres sociétés ferroviaires nationales et internationales, ainsi qu'avec les agences gouvernementales et les services d'urgence.

Cet exercice a donné lieu à l'application d'une initiative importante. Le Comité de gestion a en effet décidé de mettre sur pied le Comité de planification de la sécurité stratégique (CPSS), lequel a pour mandat d'analyser, d'évaluer et de corriger au besoin le vaste ensemble de mesures de sécurité prises par VIA. Le Comité de planification de la sécurité stratégique de VIA est formé de représentants de nombreux services clés de VIA et ses activités sont liées à celles des syndicats, des ministères gouvernementaux, des services de renseignements sur la sécurité ainsi qu'à celles d'autres sociétés ferroviaires.

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Suite à la révision quinquennale de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* en 2001, toutes les sociétés ferroviaires assujetties à la réglementation fédérale sont tenues de mettre en place un Système de gestion de la sécurité. VIA a participé à l'élaboration de cette réglementation, ainsi qu'à celle du guide portant sur la mise en place d'un tel système.

Nous avons instauré notre propre Système de gestion de la sécurité en 2001 et le présentons chaque année à Transports Canada. Le Ministère a reconnu VIA comme étant un chef de file de l'industrie, nous félicitant régulièrement pour notre empressement à prendre, dès que le besoin s'en fait sentir, les mesures qui s'imposent pour améliorer notre Système de gestion de la sécurité.

À l'automne 2002, Transports Canada a vérifié la mise en œuvre du Système de gestion de la sécurité de VIA, puis a déposé son rapport en 2003. La vérification comprenait une évaluation exhaustive de toutes les composantes du système, notamment l'établissement d'objectifs annuels en matière de sécurité, les procédures de signalement et d'imputabilité, l'implication des employés, la gestion des risques et la conformité aux règlements. Dans son rapport, Transports Canada a reconnu les efforts déployés par la direction de VIA, les employés syndiqués et les représentants, ainsi que le succès atteint jusqu'ici par VIA. Le rapport a confirmé que la mise en œuvre du Système allait bon train et a identifié certaines possibilités d'améliorations supplémentaires. Une troisième vérification était d'ailleurs prévue pour 2004.

Le rapport de la vérification de 2004 a encore une fois fait état de très bons résultats, particulièrement au niveau de l'engagement soutenu que tous les groupes de la société ont manifesté à l'égard du Système de gestion de la sécurité. De plus, VIA a obtenu de bonnes notes pour les mesures correctives qui ont été prises au niveau de la documentation et de la mise en œuvre continue du Système.

VIA continue de perfectionner le Système, en améliorant la communication des objectifs de rendement en matière de sécurité aux employés en contact direct avec la clientèle, ainsi que la documentation relative aux procédures en matière de sécurité, et l'intégration continuelle du Système dans tous les aspects des activités de VIA.

Jenay
Préposée principale aux services
Winnipeg

C'est juste humain.

Nous apprécions chacun de nos clients.

GOUVERNANCE DE L'ENTREPRISE

La question de la gouvernance au sein de toutes les sociétés d'État est devenue une priorité pour le gouvernement du Canada. Cette question était une préoccupation particulière pour VIA Rail en 2004, à la suite d'un rapport de la vérificatrice générale sur le programme fédéral de commandites, auquel la société avait participé. Tout au long de l'année 2004, VIA a déployé des efforts pour rehausser la place de la gouvernance dans sa culture d'entreprise, au moyen d'initiatives visant à clarifier les rôles du Conseil et de la direction, et de nouvelles mesures permettant d'assurer la transparence et l'imputabilité à tous les niveaux de la société.

Le Conseil d'administration a poursuivi la mise en place d'un programme de gouvernance en cinq parties élaboré en 2003. Ce programme comprend le développement d'un mandat et d'un plan d'action clairs pour le Conseil, ainsi que la préparation d'un manuel sur la gouvernance d'entreprise.

Tous les administrateurs reçoivent le manuel sur la gouvernance d'entreprise, qui présente le mandat de la société, les comités du Conseil, les règlements administratifs de la société et le sommaire de la réglementation régissant l'exploitation de VIA. De plus, les administrateurs bénéficient maintenant de sessions d'orientation et de formation spécifiquement développées à leur intention, sessions qui leur permettent, entre autres, de communiquer plus facilement et plus efficacement entre eux.

Le Conseil d'administration a participé à un certain nombre d'initiatives visant à examiner les rôles et responsabilités respectifs du Conseil et des membres de la direction. Il a subséquemment mis en œuvre une «matrice de gouvernance» qui définit clairement les rôles en ce qui concerne la planification et la direction stratégique, la gestion du rendement des membres de la haute direction et du Conseil, la planification de la relève, la gestion des risques et la supervision financière.

COMITÉS DU CONSEIL

En collaboration avec la direction de VIA, le Conseil a en outre clarifié les mandats des comités du Conseil.

Comité de la vérification et des finances

Le mandat de ce comité consiste principalement à examiner et à évaluer les pratiques et les procédures de VIA en matière d'information financière, ainsi que les activités des vérificateurs, tant internes qu'externes.

Comité de la gouvernance d'entreprise

Ce comité assume l'importante responsabilité d'examiner les pratiques de gouvernance en place à VIA et de présenter des recommandations sur ces questions au Conseil d'administration.

Comité des placements

Ce comité joue un rôle de supervision et fait des recommandations au Conseil d'administration au sujet de la gestion de la caisse de retraite et du Fonds de renouvellement des actifs. Il étudie également les politiques, le rendement et, au besoin, d'autres questions.

Comité des ressources humaines

Ce comité est chargé d'examiner et d'approuver les politiques et pratiques relatives à la rémunération globale, d'évaluer la performance du président et chef de la direction, d'assurer qu'un plan de relève est en place, et de passer en revue la structure organisationnelle.

Comité des candidatures

Ce comité présente des recommandations à l'ensemble du Conseil d'administration qui, à son tour, présente des recommandations au ministre des Transports en ce qui a trait à la nomination et à la renomination aux postes de président et chef de la direction et président du Conseil. VIA a été l'une des premières sociétés d'État à appliquer entièrement les nouvelles lignes directrices régissant ce processus de nomination, que le Conseil du Trésor a établies en 2004.

Un nouveau comité responsable de la gestion des risques

Le Conseil croit que la société devrait avoir en place les meilleures pratiques possibles lui permettant d'identifier, d'évaluer et de gérer les risques. En 2004, le Conseil a collaboré avec le Comité de gestion pour évaluer et améliorer les fonctions de surveillance des risques au sein de la structure des comités du Conseil. Un nouveau comité, le Comité de la vérification et de la gestion des risques, a donc été créé pour 2005.

IMPUTABILITÉ ET NORMES DE LA SOCIÉTÉ EN MATIÈRE D'ÉTHIQUE

Le Conseil d'administration a collaboré étroitement avec la direction pour répondre aux inquiétudes soulevées par la vérificatrice générale relativement au programme des commandites. Parmi les initiatives amorcées en 2004, notons :

Le renforcement et la clarification des politiques d'octroi de contrats et d'approvisionnement, appuyés par des mesures de contrôle plus strictes, des procédés de documentation normalisés et une supervision régulière par la direction.

L'établissement de lignes directrices plus claires sur les commandites, ainsi que la mise en place de politiques et de procédés plus stricts relativement à l'approbation, au contrôle et à la documentation. Ces lignes directrices permettent de s'assurer que VIA, et le gouvernement fédéral, continuent d'obtenir une juste valeur de leurs investissements en commandite.

De plus, en 2005, un nouveau Code de conduite pour l'ensemble du réseau, qui s'appuiera sur un examen complet des règlements et procédures existants qui régissent les employés, sera mis en place. Également, VIA retiendra les services d'un tiers indépendant. Le rôle de cette personne sera de mettre en place un processus d'ombudsman visant à assurer que quiconque — à l'intérieur ou à l'extérieur de la société — puisse exprimer librement ses préoccupations sur les activités de VIA et savoir que ces préoccupations seront reconnues, traitées et résolues rapidement et équitablement.

Rachelle
Agent de ventes par téléphone
Moncton

C'est juste humain.

Nous mettons tout en œuvre pour faciliter les échanges, depuis les premiers contacts au téléphone jusqu'à notre chaleureux service à bord.

COMMENTAIRE ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Cette analyse présente les données et les commentaires propres à la situation financière de la société, ainsi que les résultats d'exploitation de l'exercice 2004. Cette analyse devrait être lue avec les états financiers présentés aux pages suivantes.

APERÇU DES RÉSULTATS FINANCIERS

Malgré la conjoncture très difficile de 2004, et si l'on ne tient pas compte de l'impact de la décision du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) décrite ci-dessous, la performance financière de VIA a été tout simplement exceptionnelle. En effet, même si les produits totaux de 259,5 millions de dollars sont inférieurs au budget de 14,5 millions de dollars (ou cinq pour cent), la société a pu réduire ses charges d'exploitation et ainsi obtenir un écart favorable par rapport au budget. Cette réduction compense amplement le manque à gagner.

La décision de la Cour suprême, qui a refusé à VIA la permission d'en appeler d'un jugement de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI, a toutefois eu un impact négatif sur le résultat de fin d'exercice. Le CCRI avait rendu sa décision après qu'un groupe d'anciens chefs de train de VIA avaient allégué des pratiques de travail non équitables et déposé une plainte contre leur syndicat, la Fraternité des ingénieurs de locomotives (FIL). À titre d'employeur, VIA figurait au nombre des parties intéressées. Le différend concerne un accord d'application passé en 1997 entre la FIL et VIA au sujet de la décision de VIA de fusionner le poste de chef de train à celui de mécanicien de locomotive. En suivant les principes comptables généralement reconnus, VIA a inclus une provision pour ces dépenses dans ses résultats financiers de 2004.

PRODUITS D'EXPLOITATION ET ACHALANDAGE

En 2004, les produits voyageurs et l'achalandage sont descendus en deçà du niveau prévu au budget, le marché des voyages continuant d'afficher une croissance très lente après le déclin accusé en 2003. Cependant, les produits totaux ont augmenté de 9,2 millions de dollars par rapport à 2003. Notamment, les produits ont grimpé davantage que l'achalandage, ce qui reflète l'attention que VIA porte à l'amélioration du rendement. La hausse des produits par voyageur-mille, passés à 28 cents comparativement à 26,8 cents en 2003, a également été considérable.

À 851 millions, les voyageurs-milles se situent à sept pour cent sous le budget et à un pour cent sous le niveau de l'an dernier, ce résultat s'expliquant par les pertes de trafic subies dans les liaisons longs parcours, et la baisse relativement plus importante du nombre de voyageurs parcourant de plus longues distances en première classe.

L'exercice s'est terminé sur une note positive, puisque les produits de décembre affichent un solide rendement. Non seulement les produits voyageurs de ce mois ont dépassé les prévisions de 3,1 millions de dollars (ou 16,5 pour cent), mais ils ont également été supérieurs au budget mensuel et ce, pour la première fois depuis janvier 2004. D'autres produits, particulièrement les revenus provenant des investissements, ont aussi enregistré un excellent rendement en décembre, et étaient supérieurs de 2,4 millions de dollars au budget à la fin de l'exercice.

FRAIS D'EXPLOITATION

Tel qu'il est mentionné ci-dessus, la décision du CCRI a fait grimper les frais d'exploitation de VIA en 2004 d'une manière significative. VIA a également fait face à des dépenses en services juridiques plus élevées en 2004. Néanmoins, pendant l'exercice, la société a renversé 14 millions de dollars de taxes sur le capital reliés à des années précédentes. Cet ajustement a contribué à compenser l'effet négatif du règlement du CCRI et des dépenses plus élevées en services juridiques. Les frais d'exploitation (charges en trésorerie), exception faite du règlement du CCRI, ont été légèrement inférieurs à ceux de l'exercice antérieur.

Presque tous les secteurs de la société ont joué une part dans l'obtention de cet excellent résultat. Les économies réalisées sur le plan des dépenses (à l'exception du renversement de taxes sur le capital) provenaient de diverses sources, car pratiquement toutes les catégories de dépenses ont été inférieures au budget. Les principales économies sont les suivantes : 6,4 millions de dollars en coûts de maintenance du matériel roulant ; 4,9 millions de dollars en coûts de rémunération, grâce au contrôle des postes vacants et des niveaux de dotation ; 1,3 millions de dollars sur le plan de l'exploitation ferroviaire, essentiellement grâce à la réduction des frais de circulation en ligne ; 1,3 millions de dollars en frais liés aux gares et à l'immobilier ; et 1,2 millions de dollars en frais de marketing et de ventes, obtenus entre autres par la rentabilité plus élevée des nouvelles technologies de service à la clientèle.

La baisse des frais d'exploitation a permis à la société de terminer l'exercice en enregistrant un ratio de recouvrement des coûts de 58,9 pour cent, ce qui représente une amélioration par rapport au pourcentage de 58,5 de l'an passé.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

Les dépenses en immobilisations ont totalisé 20,2 millions de dollars en 2004, soit légèrement moins que les prévisions et nettement sous le niveau planifié de 41,1 millions de dollars. Ce résultat témoigne de la prudence que VIA démontre dans la gestion de ses ressources en immobilisations, jusqu'à ce qu'une stratégie d'investissement à long terme soit définie plus clairement conformément aux instructions du Ministre. Cette année, les fonds de tous les programmes d'immobilisations ont été sous-utilisés, sauf ceux des projets de nature administrative.

Les projets liés au matériel roulant, avec des dépenses de 9,8 millions de dollars, ont connu la sous-utilisation de fonds la plus marquée, en raison des retards importants survenus dans les projets de remise à neuf des voitures LRC et des locomotives F-40 de VIA. Parmi les programmes où les fonds ont aussi été considérablement sous-utilisés, notons les projets de modernisation des gares, principalement à cause des retards relatifs au lancement des projets, et les projets d'infrastructure, dans le cadre desquels des travaux ont été reportés pour considération future et, enfin, les projets liés aux centres de maintenance.

PONCTUALITÉ

VIA a vécu une autre année difficile en 2004, le taux de ponctualité ayant décliné pour une troisième année consécutive. Toutefois, malgré des conditions très défavorables au premier trimestre, pendant lequel le taux de ponctualité moyen n'a été que de 54 pour cent, une certaine reprise a été constatée pour le reste de l'année, de sorte que le pourcentage des trains arrivés à l'heure s'établissait à 70 pour cent à la fin de l'exercice.

VIA reconnaît que le non-respect des horaires des trains constitue un problème crucial, qui pourrait avoir des effets désastreux sur la performance financière de VIA si la cause fondamentale n'est pas corrigée rapidement. La détérioration du rendement se traduira par une baisse de la clientèle et des revenus et, possiblement, par une hausse des coûts pour le gouvernement.

De tous les retards de trains survenus en 2004, 18 pour cent étaient sous le contrôle direct de VIA, soit une amélioration de presque trois points de pourcentage comparativement à 2003. Une part non négligeable de ces retards était attribuable à des ajustements que la société a dû apporter lors de la mise en service de nouveau matériel roulant, ainsi qu'à des pannes de matériel roulant imputables au vieillissement du parc.

VIA continue de surveiller de près les retards relevant de sa propre exploitation et de chercher des moyens de les réduire, notamment en optimisant les pratiques d'arrêt aux gares pour minimiser le temps d'arrêt des trains aux gares, et en améliorant la manutention des bagages afin de diminuer les retards en route. Par ailleurs, même s'il s'agit là d'une mesure à plus long terme, VIA a commencé la remise à neuf de deux de ses plus vieux parcs de matériel roulant.

D'autres compagnies ferroviaires ont néanmoins causé la majorité des retards de trains (69 pour cent), tandis que d'autres parties sont à l'origine de 11 pour cent des retards. Le grand nombre de retards liés aux compagnies ferroviaires s'explique largement par l'infrastructure insuffisante. VIA continue de travailler étroitement avec toutes les parties en vue de résoudre les problèmes qui nuisent à la ponctualité et réalise de constants progrès à ce niveau.

Bien que le nombre de retards ait connu une hausse en 2004, la durée des retards, toutes sources confondues, a été considérablement moindre qu'en 2003 (la moyenne en minutes de retard a été réduite de 18 pour cent). Les minutes de retard sous le contrôle direct de VIA ont chuté de près de 25 pour cent en 2004, ce qui démontre que les efforts continus de VIA pour contenir ces retards donnent des résultats.

PERSPECTIVE POUR 2005

VIA est enthousiaste à l'idée d'effectuer une transition à la haute direction en 2005, grâce à la nomination d'un nouveau président et chef de la direction et d'un nouveau président du Conseil. Une fois la nouvelle direction en place, la société continuera d'explorer les options auprès du gouvernement du Canada en ce qui concerne l'orientation future du rail voyageurs.

Bien que les produits et l'achalandage de VIA aient montré des signes de croissance au dernier trimestre de 2004, nous nous attendons à ce que les marchés soient fortement marqués par l'incertitude et l'instabilité en 2005. VIA continuera de déployer des efforts pour trouver des moyens novateurs et créatifs de maintenir un rendement supérieur à la moyenne et d'optimiser les produits voyageurs dans les marchés en croissance. Afin de continuer de minimiser les coûts et de rétablir la tendance à la hausse qui se dessine depuis les dix dernières années sur le plan des produits, VIA :

- Continuera d'exercer un contrôle rigoureux pour éliminer les coûts inutiles sans nuire aux services ;
- Assurera la promotion de ses nouveaux Flexi Tarifs de la classe *Confort* MD, des tarifs simplifiés qui accroîtront la commodité et la souplesse des services ferroviaires voyageurs et les positionneront en tant qu'option intéressante dans le marché ;
- Améliorera et rehaussera l'accès à ses services en étendant l'utilisation de bornes de billetterie libre-service à la majorité des produits, et lancera des initiatives promotionnelles spéciales au moyen du Web pour profiter de l'engouement croissant pour les réservations en ligne et ainsi attirer de nouveaux clients tout en conservant la clientèle voyageurs existante ;
- Améliorera et rehaussera la prestation des services pour profiter pleinement de l'avantage concurrentiel du rail voyageurs sur les autres modes de transport.

La ponctualité demeurera une préoccupation de premier plan en 2005. De fait, nous devons modérer notre optimisme en ce qui concerne l'année à venir, en raison de graves inquiétudes relatives à la capacité limitée de l'infrastructure et à l'impact de cette situation sur la ponctualité. Bon nombre des problèmes connus en 2003 et en 2004 liés à l'infrastructure et à la capacité ne disparaîtront pas, et gagneront même en importance s'ils ne sont pas corrigés promptement.

VIA collabore étroitement avec les sociétés de rail marchandises et le gouvernement fédéral pour examiner des solutions possibles à ces questions. VIA a confiance de trouver des options viables qui, si elles sont mises de l'avant, permettront à la société de continuer à faire augmenter ses produits, donnant ainsi au service national de transport ferroviaire voyageurs la possibilité de croître de façon à répondre aux besoins de transport des Canadiens durant les années à venir.

États financiers

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

La direction de la société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états donnent une image fidèle de la situation financière de la société, des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair/Deloitte & Touche, société en nom collectif. Les vérificateurs externes, la vérificatrice générale du Canada ainsi que Ernst & Young s.r.l., ont vérifié les états financiers de la société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2004. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification ainsi que leur opinion sur les états financiers.

Le Comité de la vérification et des finances du Conseil d'administration, se composant principalement d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de la vérification et des finances.

Le président et chef
de la direction par intérim,
et chef de l'exploitation,

Paul Côté

Paul Côté

Le chef des services financiers,

J. R. Paquette

J. R. Paquette

Montréal, Canada
Le 11 février 2005

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

AU MINISTRE DES TRANSPORTS

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada inc. au 31 décembre 2004 et les états des résultats et bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2004 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis, à l'exception du changement apporté à la méthode de comptabilisation des instruments financiers dérivés expliqué à la note 3 afférente aux états financiers, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et aux statuts et règlements administratifs de la société.

Ernst & Young s.r.l.
Comptables Agréés

Sheila Fraser, FCA
Vérificatrice générale du Canada

Montréal, Canada
Le 11 février 2005

BILAN

AU 31 DÉCEMBRE

(EN MILLIERS)	2004	2003
Actif à court terme		
Espèces et quasi-espèces	9 814 $	2 552 $
Comptes à recevoir	5 323	4 715
Autres créances à recevoir	2 029	2 411
À recevoir du gouvernement du Canada	-	1 485
Instruments financiers dérivés (NOTES 3 ET 12)	3 976	-
Stocks	15 943	16 012
	37 085	27 175
Actif à long terme		
Immobilisations corporelles (NOTE 6)	610 012	651 774
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 5)	110 706	104 679
Actif au titre des prestations constituées (NOTE 7)	145 928	117 282
Instruments financiers dérivés (NOTES 3 ET 12)	2 921	-
Autres	4 752	5 518
	874 319	879 253
	911 404 $	906 428 $
Passif à court terme		
Comptes à payer et frais courus (NOTES 3 ET 4)	86 682 $	74 780 $
Produits reportés et autres crédits	7 961	7 069
	94 643	81 849
Passif à long terme		
Passif au titre des prestations constituées (NOTE 7)	19 345	17 702
Passifs d'impôts futurs (NOTE 8)	33 832	25 321
Autres	3 350	3 788
	56 527	46 811
Financement en capital reporté (NOTE 9)	635 666	674 864
Avoir de l'actionnaire		
Capital-actions (NOTE 10)	9 300	9 300
Surplus d'apport	4 963	4 963
Bénéfices non répartis	110 305	88 641
	124 568	102 904
	911 404 $	906 428 $

ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (NOTES 11 ET 15)
VOIR LES NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Au nom du Conseil,

Marlene McGraw, CA
Administrateur et présidente du Comité de la vérification et des finances

Anthony Friend, OC
Administrateur et président du Conseil par intérim

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

(EN MILLIERS)	2004	2003
Produits		
Voyageurs	**241 399 $**	231 379 $
Autres	**18 093**	18 966
	259 492	250 345
Charges		
Rémunération et avantages sociaux	**195 726**	191 422
Exploitation des trains et carburant (NOTE 12)	**87 560**	91 856
Gares et autres immeubles	**27 706**	28 089
Marketing et ventes	**26 033**	27 709
Matériel de maintenance	**24 382**	27 017
Fournitures à bord des trains	**16 618**	16 275
Taxes d'exploitation	**1 557**	13 720
Avantages sociaux futurs (NOTE 7)	**(19 263)**	3 981
Amortissement et pertes sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles	**60 672**	52 048
Autres	**47 014**	26 788
	468 005	478 905
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur les bénéfices	**208 513**	228 560
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**177 444**	181 115
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 9)	**59 354**	52 272
Bénéfices avant impôts	**28 285**	4 827
Impôts (recouvrement) sur les bénéfices (NOTE 8)	**(1 890)**	1 589
Impôts futurs (NOTE 8)	**8 511**	4 097
Bénéfice net (perte nette) de l'exercice	**21 664**	(859)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	**88 641**	89 500
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	**110 305 $**	88 641 $

VOIR LES NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

(EN MILLIERS)	2004	2003
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net (perte nette) de l'exercice	21 664 $	(859) $
Éléments hors caisse reliés aux résultats :		
Amortissement des immobilisations corporelles	59 362	52 285
Pertes sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles	1 657	111
Gains sur cessions des investissements du fonds de renouvellement des actifs	(766)	(427)
Amortissement des primes et des escomptes sur achats d'obligations du fonds de renouvellement des actifs	181	169
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(347)	(348)
Amortissement du financement en capital reporté	(59 354)	(52 272)
Impôts futurs	8 511	4 097
Gains non matérialisés sur les instruments financiers dérivés	(4 919)	-
Fluctuation des éléments hors caisse du fonds de roulement reliés aux résultats	8 434	(12 005)
Fluctuation des autres actifs à long terme	766	766
Fluctuation de l'actif au titre des prestations constituées	(28 646)	(5 661)
Fluctuation du passif au titre des prestations constituées	1 643	1 310
Fluctuation des autres passifs à long terme	(91)	(77)
	8 095	(12 911)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Financement en capital par le gouvernement du Canada	20 156	82 381
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	3 710	15 312
	23 866	97 693
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition de placements du fonds de renouvellement des actifs	(10 659)	(13 333)
Produit de la vente de placements du fonds de renouvellement des actifs	5 217	2 800
Acquisition d'immobilisations corporelles	(20 156)	(77 381)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	899	281
	(24 699)	(87 633)
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES		
Augmentation (diminution) de l'exercice	7 262	(2 851)
Solde au début de l'exercice	2 552	5 403
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	9 814 $	2 552 $
REPRÉSENTÉ PAR :		
Encaisse et chèques en circulation	(1 544) $	(3 548) $
Placements à court terme, 2,51 %, échéant en janvier 2005 (2003 : 2,74 %)	11 358	6 100
	9 814 $	2 552 $

VOIR LES NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS

AU 31 DÉCEMBRE 2004

1 | POUVOIRS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La vision de la société est d'être, au niveau de l'excellence des services, le chef de file des transporteurs canadiens de voyageurs. Sa mission est de travailler ensemble pour que les Canadiens obtiennent en tout temps des services voyageurs sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement. La société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur les bénéfices.

2 | CONVENTIONS COMPTABLES

Ces états financiers ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables suivies par la société se résument comme suit :

A | FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation. Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les avantages sociaux futurs et les opérations hors caisse reliées aux immobilisations corporelles et aux impôts futurs, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles connexes. Lors de l'aliénation d'immobilisations corporelles amortissables financées, la société constate dans les bénéfices tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles. Le financement pour les immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisé à titre de surplus d'apport.

B | QUASI-ESPÈCES

Les quasi-espèces comprennent des placements susceptibles de réalisation relativement rapide, achetés trois mois ou moins avant leur date d'échéance, et sont enregistrées au moindre du coût et de la valeur au marché.

C | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les placements à court terme sont enregistrés au moindre du coût et de la valeur du marché, évalués globalement.

Les autres placements du fonds de renouvellement des actifs sont enregistrés au coût. La valeur comptable de ces placements est réévaluée périodiquement en vue de déterminer s'il y a une moins-value durable. Une charge est imputée à l'état des résultats et des bénéfices non répartis au cours de l'exercice dans lequel on a constaté la diminution de valeur.

D | CONSTATATION DES PRODUITS

Les produits tirés du transport de voyageurs sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les produits reçus pour des services ferroviaires à venir sont comptabilisés dans les produits reportés et inclus à ce titre dans le passif à court terme. Les autres produits comprennent des produits de placements ainsi que des produits de tiers et sont comptabilisés lorsqu'il sont gagnés.

E | CONVERSION DE DEVISES

Les comptes en devises sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats et des bénéfices non répartis.

Les éléments non monétaires du bilan ainsi que les produits et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations ont été effectuées.

F | STOCKS

Les stocks sont évalués au moindre du coût moyen pondéré et du coût de remplacement. Ils comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Une provision pour désuétude est prise sur les stocks.

G | IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début de l'exploitation en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Matériel roulant	12 à 30 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 40 ans
Améliorations locatives	3 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 à 7 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

H | IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La société utilise la méthode des impôts exigibles pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices.

Selon cette méthode, tout changement net survenu dans le montant des actifs et des passifs d'impôts futurs est pris en compte dans le bénéfice. Les actifs et passifs d'impôts futurs sont établis d'après les taux d'imposition pratiquement en vigueur pour les exercices où l'on prévoit que les écarts seront renversés.

I | CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement sont comptabilisés lorsque des dépenses qualifiées sont encourues et si il y a une assurance raisonnable que les crédits seront réalisés. Ils sont amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations corporelles auxquels ils se rapportent. L'amortissement des crédits reportés est présenté en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles. Ces crédits sont compris dans les autres passifs à long terme.

J | AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La société comptabilise les obligations en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs.

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des prestations de soins de santé.

Aux fins du calcul du rendement estimatif des éléments d'actif dans le régime, ces éléments d'actif sont évalués à leur juste valeur.

Le 1er janvier 2000, la société a adopté, sur une base prospective, la nouvelle norme comptable concernant la comptabilité des avantages sociaux futurs. L'amortissement des actifs et obligations transitoires est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui était de 13 à 14 ans à ce moment.

L'amortissement du coût des services passés est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui est, dans la plupart des cas, estimée à 12 ans.

L'excédent du gain actuariel net cumulé ou de la perte actuarielle nette cumulée supérieur à 10 % du plus élevé des obligations au titre des prestations constituées et de la juste valeur des éléments d'actif des régimes au cours d'un exercice donné est amorti selon la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs de la société qui, pour la plupart des cas, est estimée à 12 ans.

K | INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La société utilise des instruments financiers dérivés, dont des contrats de SWAP, des contrats d'options d'achat et des contrats de change à terme, pour gérer les risques liés aux variations du prix du carburant. Ces instruments dérivés ne visent à effectuer ni des opérations sur valeurs ni des opérations spéculatives. Actuellement, la société n'applique pas la comptabilité de couverture à ses instruments financiers dérivés.

Les instruments financiers dérivés sont inclus dans le bilan à leur entrée en vigueur, puis retirés lorsqu'ils sont échus ou liquidés. À l'entrée en vigueur de chaque instrument dérivatif, la juste valeur est constatée dans le bilan en tant qu'actif ou passif, et les fluctuations de cette juste valeur sont comptabilisées dans les charges liées à l'exploitation des trains et carburant. Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés en tant qu'actifs provenant d'instruments financiers dérivés, et ceux dont la juste valeur est négative, en tant que comptes à payer et frais courus.

L | INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs et autres réclamations contre la société, les avantages sociaux futurs, les passifs d'impôts futurs ainsi que la vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes.

M | PROGRAMME *VIA PRÉFÉRENCE*

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la société dans le cadre de son programme *VIA Préférence*, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages - récompenses sont gagnés, et présentés au poste comptes à payer et frais courus.

3 | ADOPTION DE NOUVELLES NORMES COMPTABLES

A | INSTRUMENTS FINANCIERS

En décembre 2001, le Conseil des normes comptables émettait la note d'orientation concernant la comptabilité (NOC-13) *Relations de couverture* amendée. En juin 2002, le CPN-128, *Comptabilisation des instruments financiers dérivés détenus à des fins de transaction (négociation) ou de spéculation ou à des fins autres que de couverture*, était également émis. La note d'orientation NOC-13 précise les critères guidant l'identification, la désignation, la documentation et l'efficacité des relations de couverture aux fins de la comptabilité de couverture. Le CPN-128 stipule que l'instrument financier dérivé autonome qui donne lieu à un actif ou à un passif financier, et qui est utilisé à des fins de transaction sur valeurs ou de spéculation, ou qui ne se prête pas à la comptabilité de couverture selon la note d'orientation NOC-13, doit être constaté dans le bilan et comptabilisé à sa juste valeur, les fluctuations de sa juste valeur étant constatées dans les produits générés pendant la période. Le 1er janvier 2004, la société adoptait prospectivement la note d'orientation NOC-13 et le CPN-128.

En raison de l'application de ces nouvelles normes comptables, la société a constaté un gain non réalisé de 4,9 millions de dollars, inclus dans les charges liées à l'exploitation des trains et carburant. Avec la prise en compte dans le bilan de la juste valeur des instruments financiers dérivés, la société constate un actif à court terme de 3,9 millions de dollars, un actif à long terme de 2,9 millions de dollars, un passif à court terme de 1,4 million de dollars inclus dans les comptes à payer et frais courus, ainsi qu'un gain reporté de 0,5 million de dollars inclus dans les produits reportés et autres crédits. Le gain reporté, qui se rapporte aux instruments financiers dérivés en vigueur au début de l'exercice, est amorti aux résultats selon la date d'échéance originale du contrat.

B | OBLIGATIONS LIÉES À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

Le 1er janvier 2004, la société adoptait rétroactivement la méthode de comptabilité des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, stipulée dans le chapitre 3110 de l'Institut canadien des comptables agréés, *Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations*. Les nouvelles règles concernent les obligations juridiques associées à la mise hors service d'immobilisations corporelles qui résultent de l'acquisition, de la construction, du développement ou de l'exploitation normale des immobilisations. La société a évalué ses obligations liées à la mise hors service d'immobilisations et déterminé qu'elle n'en avait aucune au 31 décembre 2004 et au 31 décembre 2003.

4 | IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2004			2003		
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE
Terrains	**5,0**	**-**	**5,0**	5,0	-	5,0
Matériel roulant	**738,2**	**378,1**	**360,1**	673,7	343,4	330,3
Immeubles de maintenance	**179,9**	**116,3**	**63,6**	178,0	107,9	70,1
Gares et installations	**44,1**	**24,4**	**19,7**	43,3	22,2	21,1
Améliorations de l'infrastructure	**137,0**	**46,5**	**90,5**	130,8	43,0	87,8
Améliorations locatives	**112,8**	**82,3**	**30,5**	107,7	77,2	30,5
Machinerie et équipement	**33,7**	**27,5**	**6,2**	31,9	26,4	5,5
Systèmes informatiques	**42,6**	**36,5**	**6,1**	36,6	32,4	4,2
Autres immobilisations corporelles	**20,0**	**19,1**	**0,9**	19,9	19,0	0,9
	1 313,3	**730,7**	**582,6**	1 226,9	671,5	555,4
Projets en voie de réalisation			**25,3**			93,0
Immobilisations corporelles mises hors service (valeur nette de réalisation)			**2,1**			3,4
			610,0			651,8

Au 31 décembre 2004, les projets en voie de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant pour 21,1 millions de dollars (2003 : 76,9 millions de dollars) et de projets d'améliorations de l'infrastructure et des systèmes informatiques pour 3,4 millions de dollars (2003 : 7,6 millions de dollars).

5 | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La société a été autorisée par le Conseil du Trésor du gouvernement du Canada à constituer un fonds réservé pour financer de futurs projets d'immobilisations corporelles. Les fonds proviennent du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires et d'au plus 5 millions de dollars annuellement de financement du Gouvernement approuvés mais non dépensés, jusqu'en 2006.

Le fonds de renouvellement des actifs inclut les placements ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2004		2003	
	COÛT	VALEUR DU MARCHÉ	COÛT	VALEUR DU MARCHÉ
Obligations du gouvernement du Canada	19,8	26,2	19,4	24,2
Autres obligations et débentures canadiennes	20,8	22,8	16,1	17,5
Participation dans un fonds mutuel d'actions	57,7	67,6	54,8	59,6
Encaisse et placements à court terme	12,4	12,4	14,4	14,4
	110,7	129,0	104,7	115,7

Le Conseil du Trésor a approuvé une somme de 39,5 millions de dollars (2003 : 39,5 millions de dollars) pour financer les déficits d'exploitation des exercices précédents ainsi que certaines dépenses en immobilisations corporelles. Le solde du fonds de renouvellement des actifs, qui s'établit à 71,2 millions de dollars (2003 : 65,2 millions de dollars), représente des fonds qui sont destinés à des investissements futurs en immobilisations corporelles.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des obligations et débentures ainsi que des placements à court terme au 31 décembre 2004 était de 5,01 % (2003 : 5,18 %) et la moyenne pondérée des termes au 31 décembre 2004 était de 8 ans (2003 : 9 ans).

La juste valeur des obligations, de la participation dans un fonds mutuel d'actions et des placements à court terme est équivalente à la valeur du marché établie en fonction du cours acheteur à la date du bilan.

La société s'expose à un risque de crédit rattaché au fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le Ministère des Finances ainsi qu'aux directives de placement de la société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

6 | COMPTES À PAYER ET FRAIS COURUS

Les comptes à payer et frais courus incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2004	2003
Frais courus	31,5	17,1
Salaires à payer et courus	25,6	22,6
Comptes fournisseurs	22,6	19,3
Impôt sur le capital et taxes de vente à payer	4,0	12,7
Instruments financiers dérivés	1,4	
Passif à court terme des frais de réorganisation	0,8	3,1
Compte à payer au Gouvernement du Canada	0,7	
Autres	0,1	
	86,7	74,8

7 | AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des régimes de prestations après retraite et après l'emploi non capitalisés, tels l'assurance-vie, une couverture des soins de santé et des prestations auto-assurées versées au titre de l'Indemnisation des accidents du travail.

Les régimes de retraite à prestations déterminées sont fondés sur les années de service et le salaire moyen de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 % de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 %.

La dernière évaluation actuarielle des régimes de prestations après retraite et après l'emploi non capitalisés a été effectuée en date du 31 décembre 2004, les résultats de cette évaluation sont comptabilisés dans les états financiers de 2004.

Les dernières évaluations des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2001 par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 31 décembre 2004, seront disponible en juin 2005. L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite de la haute direction a lieu chaque année, la dernière évaluation a été effectuée en date du 31 décembre 2003.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre 2004, les principaux résultats des évaluations sont dans l'ensemble les suivants :

(EN MILLION DE DOLLARS)	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2004	2003	2004	2003
OBLIGATIONS AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :				
Solde au début de l'exercice	1 260,6	1 192,0	29,5	27,9
Coût des services rendus au cours de l'exercice	14,7	14,0	4,0	4,0
Cotisation des salariés	10,2	10,2	-	-
Intérêts débiteurs	74,4	76,6	1,7	1,8
Prestations versées	(78,8)	(66,9)	(6,1)	(5,0)
Modifications des régimes	-	-	0,2	-
Pertes actuarielles (gains actuariels)	70,5	34,7	(1,8)	0,8
Solde à la fin de l'exercice	1 351,6	1 260,6	27,5	29,5
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de l'exercice	1 370,1	1 217,8	-	-
Rendement réel des actifs des régimes	162,5	208,1	-	-
Cotisations de l'employeur	1,2	0,9	6,1	5,0
Cotisation des salariés	10,2	10,2	-	-
Prestations versées	(78,8)	(66,9)	(6,1)	(5,0)
Solde à la fin de l'exercice	1 465,2	1 370,1	-	-

Le pourcentage de la juste valeur totale des actifs des régimes de retraite au 31 décembre, présentée selon les principales catégories :

	2004	2003
CATÉGORIES D'ACTIF :		
Titres de participation (marché public)	58,3 %	57,6 %
Titres à revenu fixe (marché public)	34,7 %	34,4 %
Capitaux propres, fonds de couverture et autres	5,7 %	6,0 %
Immobilier	1,3 %	2,0 %
	100,0 %	100,0 %

(EN MILLION DE DOLLARS)

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2004	2003	2004	2003
RAPPROCHEMENT DE LA SITUATION DE CAPITALISATION :				
Juste valeur des actifs des régimes	1 465,2	1 370,1	-	
Obligation au titre des prestations constituées	1 351,6	1 260,6	27,5	29,5
Situation de capitalisation — excédent (déficit)	113,6	109,5	(27,5)	(29,5)
Perte (gain actuariel) actuarielle nette non amortie	311,7	319,2	(0,3)	1,5
Coût non amorti des services passés	3,5	4,0	0,6	0,5
Obligation transitoire non amortie	(282,9)	(315,4)	9,3	11,7
	145,9	117,3	(17,9)	(15,8)
Passif à long terme des frais de réorganisation	-		(1,4)	(1,9)
Actif (passif) au titre des prestations constituées	145,9	117,3	(19,3)	(17,7)
COMPOSANTES DES COÛTS DE L'EXERCICE CONSTATÉS AU TITRE DES PRESTATIONS DÉTERMINÉES :				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	14,7	14,0	4,0	4,0
Intérêts débiteurs	74,4	76,6	1,7	1,8
Rendement réel des actifs des régimes	(162,5)	(208,1)	-	
Pertes actuarielles (gains actuariels)	70,5	34,7	(1,8)	0,8
Modifications des régimes	-		0,2	
Composantes du coût (revenu) des avantages sociaux futurs avant ajustements visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût	(2,9)	(82,8)	4,1	6,6
Ajustement visant à prendre en compte la nature à long terme du coût des avantages sociaux futurs :				
Écart entre :				
le rendement prévu et le rendement réel des actifs des régimes pour l'exercice	62,8	119,2	-	
le montant de la (perte actuarielle) gain actuariel constaté pour l'exercice et le montant réel de la (perte actuarielle) gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées pour l'exercice	(55,2)	(9,1)	1,7	(0,7)
l'amortissement du coût des services passés pour l'exercice et les modifications effectives des régimes pour l'exercice	0,4	0,4	(0,1)	
Amortissement de l'obligation transitoire	(32,5)	(32,5)	2,5	2,5
Coûts (revenus) constatés au titre des prestations déterminées	(27,4)	(4,8)	8,2	8,4

La charge pour les avantages sociaux futurs dans l'état des résultats et des bénéfices non répartis inclue le revenu net pour les régimes de retraite, la charge nette pour les autres régimes de prestation ainsi que le redressement de la charge à payer au titre des frais de réorganisation de (0,1) millions de dollars en 2004 (2003 : 0,4 millions de dollars)

(EN MILLION DE DOLLARS)	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2004	2003	2004	2003
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :				
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre :				
Taux d'actualisation	5,75 %	6,00 %	5,75 %	6,00 %
Taux de croissance de la rémunération	3,25 %	3,00 %	3,25 %	3,00 %
Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre :				
Taux d'actualisation	6,00 %	6,50 %	6,00 %	6,50 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	7,50 %	7,50 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	3,00 %	3,50 %	3,00 %	3,50 %
Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé au 31 décembre :				
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	7,12 %	5,93 %
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	-	-	3,37 %	3,16 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	2011	2007

ANALYSE DE SENSIBILITÉ

Les taux tendanciels hypothétiques de coût des soins de santé ont une incidence importante sur les montants présentés pour les régimes d'assurance maladie. Une augmentation et une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé se répercuteraient ainsi pour 2004.

(EN MILLIERS DE DOLLARS)	AUGMENTATION	DIMINUTION
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs	21	(22)
Obligation au titre des prestations constituées	197	(178)

8 | IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Les passifs d'impôts futurs résultent d'écarts temporaires relativement à l'actif au titre des prestations constituées, des gains non réalisés reliés aux instruments financiers dérivés moins les avantages fiscaux liés à des pertes reportées, aux éventualités, au passif au titre des prestations constituées, aux autres passifs à long terme et aux immobilisations corporelles, nettes de la provision pour moins-value.

La charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices est composée d'un recouvrement d'impôt sur les bénéfices des grandes sociétés, qui totalise 1,9 million de dollars (2003 : charge de 1,6 million de dollars).

9 | FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2004	2003
Solde au début de l'exercice	674,9	644,8
Financement du gouvernement du Canada pour les immobilisations corporelles amortissables	20,2	82,4
Amortissement du financement en capital reporté	(59,4)	(52,3)
Solde à la fin de l'exercice	635,7	674,9

10 | CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 2004 et 2003, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

11 | ENGAGEMENTS

A | Les paiements minimums exigibles en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles et à du matériel informatique sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	
2005	8,8
2006	9,0
2007	9,1
2008	8,1
2009	2,1
Exercices ultérieurs proportionnellement jusqu'en 2049	118,0
	155,1

B | Au 31 décembre 2004, la société avait des engagements d'achats pour un montant de 12,3 millions de dollars reliés principalement à des projets de matériel roulant.

C | La société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats seront en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008.

D | La société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 21,8 millions de dollars (2003 : 20,1 millions de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

12 | INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

À la fin de l'exercice, la société détenait des contrats de Swap et des contrats d'options d'achat suivants pour le mazout domestique :

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX FIXE PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)
Pétrole brut – Swap	30 avril 2005	1,321	2 520 000	(293)
Pétrole brut – Swap	31 décembre 2005	0,737	7 560 000	3 803
Pétrole brut – Swap	31 décembre 2006	0,818	4 536 000	1 516
Pétrole brut – Swap	31 décembre 2007	0,800	4 536 000	1 250
				6 276

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX PLAFOND PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	SEUIL DE DÉCLENCHEMENT PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)
Pétrole brut — Option d'achat	31 décembre 2005	1,140	1,450	3 696 000	172
Pétrole brut — Option d'achat	31 décembre 2006	1,065	1,450	2 520 000	155
					327

À la fin de l'exercice, la société détenait les contrats de change à termes suivants, convertibles en dollars canadiens :

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	TAUX DE CHANGE À TERME $ CAN / $ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN $ US (MILLIERS	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)
Opération de change	Mensuelle en 2005	1,3140	5 570	(619)
Opération de change	Mensuelle en 2005	1,2900	2 177	(191)
Opération de change	Mensuelle en 2005	1,2680	1 565	(102)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,2900	2 117	(188)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,2773	357	(27)
				(1 127)

Au 31 décembre 2004, la juste valeur du solde positif des instruments financiers dérivés ci-dessus s'établissait à 6,9 millions de dollars, et le solde négatif, à 1,4 million de dollars. Cette somme de 1,4 million de dollars est incluse dans la catégorie « Comptes à payer et frais courus » en tant que passif à court terme provenant des instruments financiers dérivés.

Les charges « Exploitation des trains et carburant » comprennent un gain de 10,3 millions de dollars provenant des instruments financiers dérivés.

La société s'expose à un risque de crédit dans le cas où la contrepartie aux instruments financiers dérivés ne respecte pas ses obligations. Cependant, la société ne croit pas qu'une telle éventualité puisse se concrétiser, compte tenu de la qualité de la cote de crédit de la contrepartie.

13 | JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La juste valeur estimative des instruments financiers constatés, à l'exception du fonds de renouvellement des actifs, correspond approximativement à leur valeur comptable du fait qu'il s'agit d'éléments à court terme.

14 | OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La société appartient au gouvernement du Canada et est donc apparentée à tous les ministères et organismes créés par ce dernier. La société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises et ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange.

15 | ÉVENTUALITÉS

A | Appelé à se prononcer sur un litige opposant la société et le Conseil des Canadiens avec déficiences, l'Office des transports du Canada (OTC) a tranché en faveur du Conseil en octobre 2003. Ayant conclu à la présence de certains obstacles abusifs pour les personnes avec déficiences, l'Office a enjoint la société à redessiner et reconstruire ses voitures Renaissance.

En décembre 2003, la société a déposé une requête pour faire suspendre l'exécution de la décision de l'Office auprès de la Cour d'appel fédérale, qui l'a agréée. La société a également demandé la permission d'en appeler de cette décision, ce qui lui a été accordé par ordonnance de la Cour fédérale en mars 2004. L'appel a été entendu en novembre 2004, et la décision est en délibéré.

Si la décision de l'OTC devait être maintenue, le coût des modifications des voitures Renaissance serait important. La société est d'avis que le coût pourrait se situer entre 50 et 100 millions de dollars. Ce montant dépasserait le financement autorisé par le gouvernement du Canada pour le projet des voitures Renaissance. Aucune provision n'a été comptabilisée dans les états financiers à cet égard.

B | La société a entrepris de restructurer son effectif en 1997, ce qui a conduit à l'élimination d'un certain nombre de postes. Ces changements ont fait l'objet de diverses décisions ainsi que de procédures de médiation et d'arbitrage du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI).

Le CCRI s'est prononcé sur cette affaire en mai 2003 et a ordonné à la société de verser, dans certaines circonstances, des salaires rétroactifs aux anciens chefs de train. La Cour suprême a décidé de ne pas autoriser la société à en appeler de la décision de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI.

Dans ses résultats financiers de 2004, la société a comptabilisé une provision pour ces coûts estimés.

C | La société a évalué l'ensemble de ses opérations et de ses installations, afin de déterminer les risques posés à l'environnement. Les sites considérés susceptibles d'être contaminés feront l'objet d'enquêtes plus poussées au cours des prochaines années. Certains sites pourraient exiger l'application de mesures de décontamination ou d'atténuation des effets nuisibles.

D | Dans le cours normal de son exploitation, la société fait l'objet de réclamations ou de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la société.

16 | RECLASSIFICATION

Les états financiers comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation des états financiers de 2004.

ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ

AU 31 DÉCEMBRE 2004

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Greg Black
Bracebridge (Ontario)

Jacqueline L. Boutet
Montréal (Québec)

Alan Chapple
Toronto (Ontario)

Anthony Friend, c.r.*
président du Conseil par intérim
Calgary (Alberta)

Jean-Louis Hamel
Montréal (Québec)

Barbara Kane
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Wendy Kelly
Regina (Saskatchewan)

Yvon LeBlanc, c.r.
Bouctouche (Nouveau-Brunswick)

Marlene McGraw, CA
Brantford (Ontario)

Donald Pettit
Vancouver (Colombie-Britannique)

Timothy Reid
Toronto (Ontario)

James J. Smith, FCA
Winnipeg (Manitoba)

*Anthony Friend, c.r., président du Conseil par intérim, et Paul Côté, président et chef de la direction par intérim et chef de l'exploitation sont membres ex-officio de chacun des Comités du Conseil

DIRIGEANTS

Paul Côté*
président et chef de la direction par intérim et chef de l'exploitation

Christena Keon Sirsly
chef de la stratégie de l'entreprise

J. Roger Paquette
chef des services financiers

Steve Del Bosco
vice-président, Marketing

Mike Greenberg
vice-président, Approvisionnement, Immeubles et Environnement

Carole Mackaay
avocat général et secrétaire

John Marginson
vice-président, Programme d'immobilisation et développement commercial

Denis Pinsonneault
vice-président, Ressources humaines

COMITÉS DU CONSEIL

Comité de la vérification et des finances

Marlene McGraw, CA, présidente
Jacqueline L. Boutet
Anthony Friend, c.r.
Jean-Louis Hamel
Barbara Kane
Donald Pettit
James J. Smith, FCA

Comité des ressources humaines

Donald Pettit, président
Greg Black
Alan Chapple
Barbara Kane
Wendy Kelly
Yvon LeBlanc, c.r.
Timothy Reid
James J. Smith, FCA

Comité des placements

Anthony Friend, c.r., président
Greg Black
Alan Chapple
Jean-Louis Hamel
Yvon LeBlanc, c.r.
Marlene McGraw, CA

Comité de la gouvernance d'entreprise

Jean-Louis Hamel, président
Jaqueline L. Boutet
Wendy Kelly
Yvon LeBlanc, c.r.
Marlene McGraw, CA
Donald Pettit
Timothy Reid

Comité des candidatures

Anthony Friend, c.r., président
Greg Black
Alan Chapple
Jean-Louis Hamel
Barbara Kane
Wendy Kelly
Timothy Reid
James J. Smith, FCA

BUREAUX DE VIA

Siège social et Québec
3, Place Ville-Marie
Bureau 500
Montréal (Québec)
H3B 2C9
(514) 871-6000

Adresse postale
Case postale 8116
Succursale A
Montréal (Québec)
H3C 3N3

Atlantique
1161, rue Hollis
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3H 2P6
(902) 494-7900

Ontario
65, rue Front Ouest
Bureau 222
Toronto (Ontario)
M5J 1E6
(416) 956-7600

Ouest
146-123, rue Main
Winnipeg (Manitoba)
R3C 1A3
(204) 949-7447

1150, rue Station
Vancouver (C.-B.)
V6A 4C7
(604) 640-3700

SITE WEB

www.viarail.ca

MD MARQUE DÉPOSÉE PROPRIÉTÉ DE VIA RAIL CANADA INC.
MC MARQUE DE COMMERCE PROPRIÉTÉ DE VIA RAIL CANADA INC.

DESIGN : WWW.LECENTRE.QC.CA
PHOTOS : STUDIO SHOOT, JEAN-FRANÇOIS DRAPEAU
IMPRESSION : INTEGRA

CE DOCUMENT EST IMPRIMÉ SUR DU PAPIER QUI CONTIENT 100% DE FIBRES RECYCLÉES POST-CONSOMMATION